

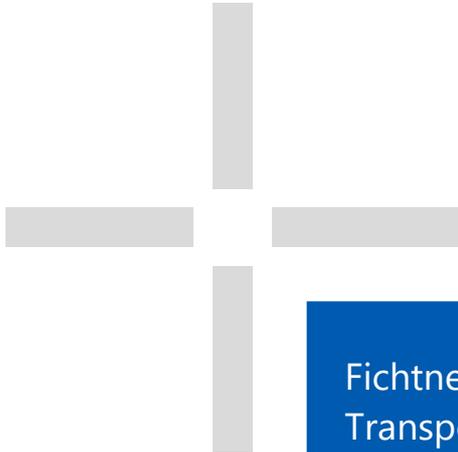
Erläuterungsbericht

Lärmaktionsplan gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

612-2503

Gemeinde Rümmingen

Kontakt



Fichtner Water &
Transportation GmbH
Linnéstraße 5
79110 Freiburg

www.fwt.fichtner.de

Attila Villanyi

+49 (0)761 88505-41

attila.villanyi@fwt.fichtner.de

Freigabevermerk

	Name	Unterschrift	Funktion	Datum
Erstellt:	A. Villanyi		Projektbearbeitung	27.07.2022
Freigegeben:	A. Colloseus		Abteilungsleiter	27.07.2022

Revisionsverzeichnis

Rev.	Datum	Änderungsstand	FWT Dok. Ref.	Erstellt	Geprüft
0	26.08.2021	Zwischenbericht	EB6122503-210826-Son.docx	A. Villanyi	A. Colloseus
1	09.02.2022	Erläuterungsbericht zur Offenlage	EB6122503-220209-Son.docx	M. Sona	A. Villanyi
2	23.06.2022	Endfassung des Erläuterungsberichts zum Beschluss	EB6122503-220630-Son.docx	M. Sona	A. Villanyi
3	27.07.2022	Endfassung des Erläuterungsberichts nach dem Beschluss	EB6122503-220727-Son.docx	A. Villanyi	A. Colloseus

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber von Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	1
2	Grundlagen.....	2
2.1	Allgemeines.....	2
2.2	Beurteilungspegel.....	2
2.3	Rechtlicher Rahmen.....	3
2.3.1	Allgemeines.....	3
2.3.2	Aufstellungsverfahren.....	3
2.3.3	Umgebungslärmrichtlinie.....	3
2.3.4	Lärmvorsorge.....	5
2.3.5	Lärmsanierung.....	6
2.3.6	Verkehrsrechtliche Maßnahmen.....	6
3	Ergebnisse der Lärmkartierung.....	9
4	Analyse der Lärm- und Konfliktsituation.....	12
4.1	Allgemeines.....	12
4.2	Ergebnisse.....	12
5	Maßnahmenkonzept.....	14
5.1	Allgemeines.....	14
5.2	Leitbild.....	14
5.3	Schutz ruhiger Gebiete.....	16
5.4	Einzelmaßnahmen.....	16
5.4.1	Allgemeines.....	16
5.4.2	Wirkung und Kosten der Maßnahmen.....	17
5.5	Passiver Lärmschutz.....	18

6	Auswahl verkehrsrechtlicher Maßnahmen	20
6.1	Allgemeines	20
6.2	Allgemeine Abwägungsaspekte	20
6.2.1	Ausgangssituation	20
6.2.2	Netzweite Betrachtung	21
6.2.3	Verkehrsfunktion / Verlagerungen	21
6.2.4	Alternativen	22
6.2.5	Weitere Abwägungsaspekte	22
6.3	Tempo 30 L 134 (Binzener- und Wittlinger Straße)	23
6.3.1	Allgemeines	23
6.3.2	Verkehrsfunktion / Verlagerungen	23
6.3.3	Abwägungsempfehlung	23
6.4	Tempo 50 L 134 (Wittlinger Straße) Ortsausgang	23
6.4.1	Verkehrsfunktion / Verlagerungen	24
6.4.2	Abwägungsempfehlung	24
6.5	Tempo 30 K 6354 Lörracher Straße	24
6.5.1	Allgemeines	24
6.5.2	Verkehrsfunktion / Verlagerungen	24
6.5.3	Abwägungsempfehlung	25
6.6	Tempo 30 Schallbacher Straße	25
6.6.1	Allgemeines	25
6.6.2	Verkehrsfunktion / Verlagerungen	25
6.6.3	Abwägungsempfehlung	25
7	Öffentlichkeitsbeteiligung	26
7.1	Verfahren	26
7.2	Ergebnisse	26
8	Zusammenfassung	27

Tabellen

Tab. 2-1:	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV	5
Tab. 2-2:	Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung.....	6
Tab. 3-1:	Verkehrsmengen.....	9
Tab. 3-2:	Emissionspegel der kartierten Straßenabschnitte	10
Tab. 4-1:	Betroffene Einwohner von Straßenverkehrslärm	12
Tab. 5-1:	Übersicht der Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm	17

Anlagen

Anlage 1	Kartierte Streckenabschnitte / zulässige Höchstgeschwindigkeiten
Anlage 2	Lärmkarten LDEN
Anlage 3	Lärmkarten LNight
Anlage 4	Lärmschwerpunkte Tag
Anlage 5	Lärmschwerpunkte Nacht
Anlage 6	Gebäudelärmkarten RLS-90 Tag
Anlage 7	Gebäudelärmkarten RLS-90 Nacht
Anlage 8	Legende Maßnahmenkonzept
Anlage 9	Leitlinie 1: Lärminderung in der Stadtplanung
Anlage 10	Leitlinie 2: Förderung lärmarmer Verkehrsmittel
Anlage 11	Leitlinie 3: Baulicher Lärmschutz
Anlage 12	Leitlinie 4: Steuerung des Verkehrs
Anlage 13	Abwägungstabelle Stellungnahmen

Abkürzungen

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertung (Schallpegel mit Frequenzbewertung)
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	ganztägiger Beurteilungspegel nach der VBUS
L _{Night}	nächtlicher Beurteilungspegel nach der VBUS
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StV	Straßenverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

Quellenverzeichnis

- [1] Wikipedia: Schalldruckpegel, unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Schalldruckpegel>, Januar 2021.
- [2] Prof. Dr. Jürgen Hellbrück: Wirkungen von Lärm auf Erleben, Verhalten und Gesundheit, Vortrag auf dem Seminar "Lärmarme Straßenbeläge", März 2010.
- [3] Weltgesundheitsorganisation: Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Union - Zusammenfassung, 2018.
- [4] Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg, Januar 2008.
- [5] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV), März 2006.
- [6] Der Bundesminister für Verkehr, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, Ausgabe 1990.
- [7] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Juli 1991.
- [8] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Lärm - Straße und Schiene, Juli 2014.
- [9] Sommer, K.: Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm und Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007, Lärmbekämpfung 2/2009.
- [10] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97, Mai 1997.
- [11] Straßenverkehrsordnung (StVO), Ausfertigungsdatum 06.03.2013.
- [12] Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags: Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen, 03.03.2016, Aktenzeichen WD 7 – 3000 – 021/16 nach BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – 7 C 76/84.
- [13] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV, 23. November 2007.
- [14] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), 29.10.2018.
- [15] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 3 C 40.10.

[16] Wolfram Sedlak: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Baustein der Lärmaktionsplanung – Vortrag Mainz 1.3.16.

[17] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10.

[18] Umweltbundesamt: Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen, April 2016.

[19] Pöyry Deutschland GmbH: Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumfahrung Rümmingen, November 2017.

[20] RP Tübingen, Abt. 9 Landesstelle für Straßentechnik: Verkehrsmonitoring 2019: Amtliches Endergebnis für 1-bahnig, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg, Stand: August 2021.

1 Allgemeines

Die Gemeinde Rümmingen mit derzeit rund 1.900 Einwohnern liegt im Kandertal im Markgräflerland und gehört zum Landkreis Lörrach.

Durch die Gemeinde verläuft mit der Landesstraße 134 eine klassifizierte Straße, die oberhalb der genannten Schwellenwerte der Lärmkartierung liegt. Deshalb wurde für diese Straße von der LUBW eine Lärmkartierung vorgenommen. Entlang der kartierten Straßenabschnitte ist von deutlichen Lärmbelastungen der Anwohner auszugehen.

Auf Grundlage der rechtlichen Anforderungen soll für die Landesstraße 134 in Rümmingen eine angepasste Lärmkartierung und darauf aufbauend schrittweise ein Lärmaktionsplan erstellt werden. Neben der oben genannten Straße sollen auch die Kreisstraßen 6354 (Lörracher Straße) und 6327 (Schallbacher Straße) in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da auch im Umfeld dieser Straßen von hohen Lärmbelastungen auszugehen ist.

Das Aufstellungsverfahren umfasst eine Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bürger und betroffene Träger öffentlicher Belange ihre Anregungen einbringen können.

Ein Ablaufschema der Lärmaktionsplanung kann dem Abschnitt 2.3.3 entnommen werden.

2 Grundlagen

2.1 Allgemeines

Schall bezeichnet mechanische Schwingungen und Wellen in einem elastischen Medium (z. B. Luft). Schallpegel werden üblicherweise in der Einheit dB(A) (Dezibel) dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Hilfsgröße, die einen Schalldruckpegel in ein Verhältnis zur menschlichen Hörschwelle setzt. Durch den logarithmischen Maßstab entstehen dabei besser handhabbare Werte.

Das menschliche Gehör nimmt Frequenzen ungefähr zwischen 16 Hz und 20 KHz wahr. Die Hörschwelle liegt in Abhängigkeit von der Frequenz ungefähr bei 0 dB. Die Schmerzgrenze liegt bei ca. 130 dB. „Die Abhängigkeit von wahrgenommener Lautstärke und Schalldruckpegel ist stark frequenzabhängig. [...] Sollen Aussagen über die Wahrnehmung eines Schallereignisses gemacht werden, muss daher das Frequenzspektrum des Schalldrucks betrachtet werden.“ [1]

Durch eine frequenzabhängige Gewichtung wird der bewertete Schalldruckpegel gebildet. Üblich ist dabei die Verwendung des A-bewerteten Schallpegels (dB(A)).

Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die subjektiv als störend empfunden werden. Lärm ist also „unerwünschter Schall, der das physische, psychische und soziale Wohlbefinden der Menschen erheblich beeinträchtigen kann“. [2] Auch nach der Weltgesundheitsorganisation hat Lärm „negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden und wird in zunehmendem Maße zu einem Problem.“ [3]

2.2 Beurteilungspegel

Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen der unterschiedlichen Lärmarten (z. B. Verkehr, Gewerbe, Freizeit) werden durch entsprechende Richtlinien bzw. Verordnungen vorgegeben. Hierbei erfolgt eine sektorale Betrachtung, d. h. bei den schalltechnischen Überprüfungen sind die Lärmquellen der unterschiedlichen Lärmarten einzeln zu ermitteln und die daraus berechneten Beurteilungspegel den jeweiligen Grenz-, Richt- oder Orientierungswerten gegenüberzustellen.

Eine Aggregation mehrerer Lärmarten erfolgt in der Regel nicht. Schallquellen, die keiner Lärmart zuzuordnen sind (z. B. Naturgeräusche, Wind, Wasser etc.), werden bei den schalltechnischen Untersuchungen nicht betrachtet.

Für die schalltechnischen Berechnungen werden zunächst die Schallemissionen ermittelt oder abgeschätzt, d. h. der von einer Schallquelle ausgehende Lärm betrachtet. In Abhängigkeit der Lage, Höhe, Abschirmungen, Reflexionen etc. werden daraus die Schallimmissionen ermittelt, also der auf den jeweils maßgebenden Immissionsort (z. B. ein Wohngebäude) einwirkende Lärm bestimmt.

Mit den Zuschlägen der jeweiligen Berechnungsrichtlinien z. B. für Ruhezeiten oder bestimmte Lärmarten werden aus den Immissionen die Beurteilungspegel gebildet.

2.3 Rechtlicher Rahmen

2.3.1 Allgemeines

Zur Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Erstellung von Lärmkarten oder Aktionsplänen nach Umgebungslärmrichtlinie wurden Verfahren eingeführt, die sich von den in Deutschland weiterhin gültigen Verordnungen, Richtlinien und Normen unterscheiden. Die für Lärmaktionspläne ermittelten Immissionen sind entsprechend auch nicht unmittelbar mit den nachfolgend aufgeführten Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerten deutscher Regelwerke zu vergleichen. Dennoch können auch diese Werte einen Beitrag zur Einordnung der Immissionen liefern. Zudem stellen die in Deutschland gültigen Regelwerke die Beurteilungsgrundlage für eine spätere Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar.

2.3.2 Aufstellungsverfahren

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist in Baden-Württemberg die jeweils betroffene Kommune zuständig:

Gemeinde Rümmingen
Lörracher Straße 9
79595 Rümmingen

Der Aktionsplan wird zwar durch die Gemeinde aufgestellt, die Zuständigkeit zur Umsetzung der im Aktionsplan genannten Maßnahmen, ist jedoch nicht explizit geregelt. Maßnahmen können nur in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrswegs oder ggf. der Verkehrsbehörde realisiert werden. Eine Beteiligung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ist entsprechend ein wichtiger Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans. „Im Hinblick auf die Auswahl der Maßnahmen bedeutet dies zudem, dass diese strikt am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgerichtet sein müssen. Die Maßnahmen müssen demnach angemessen und erforderlich sein, um das mit dem Lärmaktionsplan verfolgte Ziel zu erreichen.“ [4]

„Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.“ [4]

2.3.3 Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt.

Die nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erforderliche strategische Lärmkartierung einschließlich der Betroffenheitsanalyse für Straßen mit mehr als 3.000.000 Kfz/a (8.200 Kfz/24h) in der zweiten Stufe wurde für das Land Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) durchgeführt.

Ebenfalls zu kartieren waren Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/a. Diese Kartierung wird vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt.

Auf Basis der Lärmkartierung sind nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme zu untersuchen sind, die durch die Lärmquellen oberhalb der genannten Schwellenwerte verursacht werden.

Der Ablauf der Lärmaktionsplanung erfolgt in den nachstehenden Schritten:

- Analyse der Lärm- und Konfliktsituation (Lärmkartierung, Betroffenheitsanalyse etc.)
- Analyse vorhandener Planungen
- Lärmaktionsplanung (Untersuchung möglicher Minderungsmaßnahmen)
- Gesamtkonzept und Wirkungsanalysen (Kosten-Nutzen-Analysen)
- Maßnahmenkatalog
- Öffentlichkeitsbeteiligung (vergleichbar Bauleitplanungen)
- Dokumentation und Einarbeitung von Anregungen
- Beschluss der Endfassung des Aktionsplans
- Meldung des abgeschlossenen Aktionsplans

Die Berechnung erfolgt anhand der „Vorläufigen Berechnungsverfahren für Umgebungslärm“, die im Rahmen der 34. BImSchV [5] veröffentlicht wurden. Für Straßenverkehrslärm ist das Berechnungsverfahren in der VBUS vorgegeben. Die VBUS sowie die gleichzeitig veröffentlichten VBUSch (Schienenverkehrslärm), VBUF (Fluglärm) und VBUI (Industrie- und Gewerbelärm) enthalten die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie. Dabei wurde eine Harmonisierung verschiedener europäischer Richtlinien angestrebt.

Das Verfahren der VBUS entspricht methodisch dem Verfahren der Richtlinien für den Lärm an Straßen (RLS-90) [6]. In einigen Bereichen gibt es jedoch deutliche Unterschiede, so dass die Ergebnisse dennoch nicht vergleichbar sind. Das betrifft z.B. die verwendeten Lärmindizes (unterschiedliche Zeiträume) oder die verwendeten Zuschläge. Die Ergebnisse der Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie sind demnach nicht mit den in Deutschland geltenden Orientierungs- und Grenzwerten zu vergleichen, die z.B. in der 16. BImSchV, der VLärmSchR 97 oder der DIN 18005 (vgl. folgende Abschnitte) vorgegeben sind.

Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt anhand der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . L_{DEN} umfasst den gesamten Tagesverlauf mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht, während L_{Night} die Lärmsituation in der Nacht (22-6 Uhr) beschreibt.

Zur Bewertung der Immissionen sind bislang keine Richt- oder Grenzwerte festgelegt. Diese sollten durch die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten vorgegeben werden. In Deutschland gibt es keine bundesweiten Richt- oder Grenzwerte, sondern teilweise unterschiedliche Empfehlungen für Auslösewerte der Bundesländer. Zudem bestehen von verschiedenen öffentlichen Institutionen und nicht-öffentlicher Organisationen Empfehlungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen im Rahmen von Lärmaktionsplänen.

Bei der Prüfung und Auswahl von Maßnahmen sind hingegen die in Deutschland geltenden Richt- oder Grenzwerte zu beachten. Eine Realisierung von Maßnahmen wird in Abstimmung mit den Baulastträgern der jeweiligen Verkehrswege in der Regel nur möglich sein, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen auch den Regelungen z.B. zu Lärmsanierungs- oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen entsprechen.

Die Methodik zur Minderung der Lärmbelastungen in Lärmaktionsplänen unterscheidet sich somit deutlich von den Regelungen z.B. zur Lärmvorsorge oder Lärmsanierung an Verkehrswegen. Anstelle einer Prüfung der Einhaltung oder Überschreitung von Grenzwerten, aus denen ggf. Ansprüche auf Lärmschutz abgeleitet werden können, wird hier, vergleichbar z. B. zu Qualitätsmanagementsystemen, ein fortlaufender Prozess in Gang gebracht, der zu einer dauerhaften Lärminderung führen soll. Dabei sind langfristige Strategien zu entwickeln und Maßnahmen nach vergleichbaren Kriterien zu prüfen. Aus der konzeptionellen Prüfung können Maßnahmen abgeleitet werden, deren Umsetzung dann über den Lärmaktionsplan bereits vorbereitet werden kann. Das betrifft insbesondere die Ausübung des Ermessens zu verkehrsrechtlichen Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes.

2.3.4 Lärmvorsorge

Lärmvorsorge bezeichnet Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. Zur gesetzlichen Regelung dient die Verkehrslärmschutzverordnung [7].

Zur rechnerischen Erfassung des Straßenverkehrslärms dienten in Deutschland bislang die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)" [6]. Mit diesen Richtlinien wurden die Beurteilungspegel zur Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen nach Verkehrslärmschutzverordnung ermittelt. Im Rahmen der Lärmvorsorge und –sanierung sind inzwischen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu verwenden.

Nach Verkehrslärmschutzverordnung gelten folgende Immissionsgrenzwerte beim Neubau oder wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen:

Tab. 2-1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

„Die Lärmbelastung durch Straßen wird heute ausschließlich berechnet. Berechnungen sind genauer, transparenter und auch wirtschaftlicher als Schallpegelmessungen zu zufälligen Zeitpunkten. Messungen unterliegen Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen und das Mikrofon unterscheidet nicht ohne weiteres zwischen Hund und Auto. Künftigen Straßenlärm kann man ohnehin nicht messen.“ [8]
Zudem sind Berechnungen der Lärmimmissionen besser nachzuvollziehen als Messungen. Nur in Ausnahmefällen werden z.B. zu Überprüfungs Zwecken Lärmmessungen durchgeführt.

2.3.5 Lärmsanierung

Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt.“ [9] Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden in der Regel nur an Gebäuden durchgeführt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974, in den neuen Ländern 03.10.1990) errichtet wurden oder die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde.

Die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ [10] geregelt.

Die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben. Derzeit liegen die Grenzwerte für die Umgebung von Straßen bei folgenden Werten:

Tab. 2-2: Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	64	54
Kern- Dorf- und Mischgebiete	66	56
Gewerbegebiete	72	62

2.3.6 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor dem Lärm sind z.B. Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Wegweisung, Einrichten von Einbahnstraßen etc.), Lichtzeichenregelungen (Grüne Welle, Nachtabstaltung etc.), Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote (Lkw-Fahrverbote, Beschränkung auf Anlieger etc.).

Rechtsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen ist § 45, Absatz 1, Satz 2 Nr. 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 9, Satz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) [11]. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung von Straßen auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten. Dabei kommt es „darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Somit ergibt sich auch kein gesetzgeberischer oder verordnungsrechtlicher Grenzwert, bei dessen Überschreitung eine Verpflichtung zum Einschreiten im Sinne eines rechtlichen Automatismus besteht.“ [12]

Die näheren Voraussetzungen für die Abwägung verkehrsrechtlicher Beschränkungen sind in der StVO jedoch nicht geregelt. Orientierungshilfen bieten die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 [13], Empfehlungen

des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Baden-Württemberg (vor allem der „Kooperationserlass“ vom 29.10.2018 [14]) sowie die Rechtsprechung.

„In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass, soweit es um den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO geht, Orientierungspunkte für eine nähere Bestimmung, wann eine Lärmzunahme ‚erheblich‘ ist, der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) entnommen werden können. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV ist eine Lärmzunahme ‚wesentlich‘, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV gilt dasselbe, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht weiter erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.“ [15]

„Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. Somit setzt die Pflicht der Straßenverkehrsbehörde zu einer Ermessensausübung bei Erreichen der Werte der 16. BImSchVO ein, während bei Überschreitung der Richtwerte der LärmschutzRiLi (s.o.) sich das Ermessen der Behörde bereits zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann!“ [16]

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, ab denen insbesondere verkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, liegen für Wohngebiete mit Werten von 70 dB(A) am Tag sowie 60 dB(A) in der Nacht bei der in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie unzumutbarer Eingriffe in das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG. (nach [17])

Zusammengefasst liegen die Tatbestandsvoraussetzungen demnach spätestens bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vor, sodass die Verkehrsbehörden zu einer Ermessensausübung verpflichtet sind.

Ist im Einzelfall von einer Gefahrenlage auszugehen, sind im zweiten Schritt verschiedene Parameter in die Entscheidung über eine Anordnung einzustellen. Diese umfassen insbesondere die Abwägung des Ausmaßes der Lärmbetroffenheit vor dem Hintergrund der örtlichen Zumutbarkeit mit dem Eingriff in die Verkehrsfunktion der Straße, die entlastenden Wirkungen der Maßnahme, potentielle Verkehrsverlagerungen in andere schutzbedürftige Bereiche, Nachteile für den ÖPNV und die Möglichkeiten für alternative Lärmschutzmaßnahmen. Auf dieser Grundlage können Verkehrsbehörden eine Entscheidung treffen, welche Anordnung im Einzelfall verhältnismäßig ist und wie diese räumlich und zeitlich auszugestalten ist.

Ein Sonderfall hinsichtlich der Ermessensausübung besteht im Rahmen der Aufstellung von Lärmaktionsplänen. „Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 45 StVO, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h, bedeutet dies, dass die Träger der Luftreinhalte- bzw. Lärminderungsplanung das Ermessen ausüben und die Straßenverkehrsbehörden sowohl hinsichtlich des sog. Entschließungsermessens, des „Ob“ eines Einschreitens, wie auch hinsichtlich des sog. Auswahl oder Ausübungsermessens, des „Wie“ des Einschreitens, binden.“ „Das Ermessen steht der Straßenverkehrsbehörde nur zu, wenn der Plangeber keinen Gebrauch davon gemacht hat und keine

abschließend abgewogene Maßnahme festgesetzt, sondern einen Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde formuliert hat.“ beide Zitate aus [18]

3 Ergebnisse der Lärmkartierung

Als Basis für die Verkehrsmengen der untersuchten Straßen werden die Verkehrsbelastungen aus einem Verkehrsmodell im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zur Teilortsumfahrung Rümmingen [19] entnommen. Der Anteil des Schwerverkehrs ist dabei ersichtlich.

Da sich die Werte in dem Verkehrsmodell auf das Jahr 2015 beziehen, erfolgt eine Hochrechnung der Verkehrsmengen anhand der Ergebnisse nahegelegener Zählstellen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg [20] von dem Jahr 2015 auf das Jahr 2019. Die Ergebnisse aus dem Jahr 2019 sind die aktuellsten zur Verfügung stehenden Werte.

Zur Aufteilung der Verkehrsmengen auf die drei Tageszeitbereiche day, evening und night wird die Aufteilung in den nahegelegenen Zählstellen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg als Grundlage herangezogen.

Die Verkehrsmengen für die A 98 stammen aus den Ergebnissen des Verkehrsmonitorings der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg für das Jahr 2019. Aufgrund des hohen Abstands der A 98 zu Rümmingen hat diese jedoch nur geringe Lärmeinwirkungen auf die Wohngebäude in Rümmingen.

Die Verkehrsdaten, die der Lärmkartierung zugrunde liegen, sind nachfolgend zusammengestellt.

Tab. 3-1: Verkehrsmengen

Straßenabschnitt	DTV (Kfz/24h)	Kfz (in Kfz/h)			Lkw (in Kfz/h)		
		M _D	M _E	M _N	M _D	M _E	M _N
					SV	SV	SV
Wittlinger Straße (L 134)	7.410	450	330	60	14	6	1
Binzener Straße (L 134)	4.960	300	220	40	13	6	1
Schallbacher Straße zwischen Binzener Straße und Gewerbestraße	5.030	310	200	40	11	3	2
Schallbacher Straße zwischen Gewerbestraße und Mühlenstraße	4.250	270	170	40	6	2	1
Schallbacher Straße nördlich der Mühlenstraße	3.930	250	160	30	6	2	1
Lörracher Straße (K 6354) zwischen Binzener Straße und Dorfstraße	8300	510	370	50	16	5	1
Lörracher Straße (K 6354) zwischen Dorfstraße und Fuhrmannsweg	6.630	410	290	50	11	3	1
Lörracher Straße (K 6354) zwischen Fuhrmannsweg und Karl-Fr.-Böhringer-Str.	6.420	400	290	50	10	3	1
Lörracher Straße (K 6354) südlich der Karl-Fr.-Böhringer-Str.	8.800	540	390	70	13	4	1
A 98 westlich der K 6354	42.460	2.655	1.878	386	305	92	40
A 98 östlich der K 6354	29.210	1.827	1.292	265	175	53	23

Darin bedeuten:

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke; auf alle Tage des Jahres bezogener Mittelwert der einen Straßenquerschnitt passierenden Fahrzeuge in Kfz/24h

M: Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke in Kfz/h; gemittelte, durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke während der Zeiträume D, E und N

D: Tag (Day), Zeitraum von 6 bis 18 Uhr

E: Abend (Evening), Zeitraum von 18 bis 22 Uhr

N: Nacht (Night), Zeitraum von 22 bis 6 Uhr

SV: Schwerverkehr, Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t

Mit den in der Tabelle aufgeführten Verkehrsbelastungen und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können die Emissionspegel der kartierten Straßenabschnitte abschnittsweise bestimmt werden. Die resultierenden Emissionen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tab. 3-2: Emissionspegel der kartierten Straßenabschnitte

Straßenabschnitt	DTV (Kfz/24h)	Zulässige Höchstgeschwindigkeit (in km/h)		Emissionspegel (in dB(A))		
		V _{Pkw}	V _{Lkw}	L _{M,D}	L _{M,E}	L _{M,N}
Wittlinger Straße	7.410	50	50	59,6	57,4	50,3
		60	60	60,8	58,6	51,5
		80	80	63,1	61,1	53,9
Binzener Straße	4.860	50	50	58,5	56,1	49,1
		80	80	61,9	59,6	52,5
Lörracher Straße zw. Binzener und Dorfstr.	8300	50	50	60,1	57,5	50,2
Lörracher Straße (K 6354) zwischen Dorfstraße und Fuhrmannsweg	6.630	50	50	58,9	56,4	49,1
Lörracher Straße (K 6354) zwischen Fuhrmannsweg und Karl-Fr.-Böhringer-Str.	6.420	50	50	58,9	56,4	49,1
Lörracher Straße südlich der Karl-Fr.-Böhringer-Str.	8.800	50	50	58,7	56,3	48,9
		70	70	59,4	57,1	49,8
		100	80	65,5	63,6	56,1
Schallbacher Straße zwischen Binzener Straße und Gewerbestraße	5.030	50	50	58,2	55,1	49,0
		20	20	55,8	52,8	47,5
Schallbacher Straße zwischen Gewerbestraße und Mühlenstraße	4.250	50	50	56,9	54,0	48,5
Schallbacher Straße nördlich der Mühlenstraße	3.930	50	50	56,7	53,7	48,3
A 98 westlich der K 6354	42.460	2.655	1.878	73,5	71,0	65,0
A 98 östlich der K 6354	29.210	1.827	1.292	71,6	69,3	63,1

Darin bedeuten:

L_M: Mittelungspegel der einzelnen Tagesbereiche D, E und N

Die genaue Zuordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf die Streckenabschnitte ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

Ausgehend von den genannten Emissionspegeln wird eine Schallausbreitungsberechnung durchgeführt. Dabei werden die abschirmende Wirkung sowie Reflexionen von vorhandenen Gebäuden berücksichtigt. In dem schalltechnischen Modell ist die gesamte Bebauung Rümmingens mit der jeweiligen Gebäudehöhe und mit hinterlegten Einwohnerzahlen enthalten.

Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt anhand der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . L_{DEN} umfasst den gesamten Tagesverlauf mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht, während L_{Night} die Lärmsituation in der Nacht (22-6 Uhr) beschreibt.

Die Ergebnisse der Kartierung liegen als Isophonenkarten vor. Isophonenkarten stellen Bereiche gleicher Immissionspegel farblich abgestuft dar. Dabei werden in 5 dB(A)-Schritten Klassen gebildet. Aus den Plänen ist somit die Ausbreitung des Schalls von der Lärmquelle in die Umgebung abzulesen. Bei dichter Bebauung wird der Schall stärker abgeschirmt als bei einer freien Schallausbreitung. Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind in der **Anlage 2** für L_{DEN} und **Anlage 3** für L_{Night} zusammengestellt.

In bebauten Bereichen ist der Einfluss durch Abschirmungen bestehender Gebäude in den Lärmkarten deutlich zu erkennen. Die Lärmpegel nehmen in bebauten Bereichen mit zunehmendem Abstand zum Emissionsort schneller ab als in unbebauten Bereichen, in denen sich die Bereiche hoher Pegel wesentlich weiter ausdehnen, dabei aber nur wenige oder keine Einwohner belasten.

Auf nahezu der gesamten Länge der innerörtlich kartierten Straßenabschnitte (Wittlinger, Binzener und Lörracher Straße) sind in den Lärmkarten Pegel von mehr als 60 dB(A) über den gesamten Tag (L_{DEN}) bzw. mehr als 50 dB(A) in der Nacht (L_{Night}) an den Gebäuden im unmittelbaren Umfeld zu erkennen.

4 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

4.1 Allgemeines

Grundsätzlich sind bei allen Lärmpegeln, die in der Lärmkartierung erfasst werden, Störungen der Einwohner durch den Verkehrslärm zu erwarten. Da besiedelte Bereiche immer auch ein Verkehrsaufkommen aufweisen, ist eine Unterschreitung der in der Kartierung herangezogenen Pegelbereiche kein realistisches Ziel. Zur Ableitung eines Maßnahmenkonzepts wird ein abgestuftes Vorgehen vorgeschlagen. Vordringlich sollten Maßnahmen für Lärmschwerpunkte vorgesehen werden. Ergänzend sind Strategien hinsichtlich der langfristigen Verträglichkeit der Verkehrslärmeinwirkungen mit dem Schutzbedarf der Einwohner zu entwickeln.

In der Folge sollen zur Identifizierung prioritärer Handlungsbereiche Lärmschwerpunkte ermittelt werden, an denen eine größere Zahl Einwohner von hohen Lärmpegeln betroffen ist.

4.2 Ergebnisse

Anhand der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) wurde eine Analyse der durch Lärm betroffenen Einwohner durchgeführt. Die ermittelten Zahlen der in den einzelnen Lärmpegelbereichen betroffenen Einwohner sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tab. 4-1: Betroffene Einwohner von Straßenverkehrslärm

L _{DEN}		L _{Night}	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner
		50 < L _{Night} = 55	120
55 < L _{DEN} = 60	150	55 < L _{Night} = 60	70
60 < L _{DEN} = 65	120	60 < L _{Night} = 65	0
65 < L _{DEN} = 70	70	65 < L _{Night} = 70	0
70 < L _{DEN} = 75	0	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	0		

Die Betroffenzahlen liegen insgesamt deutlich über den in der landesweiten Lärmkartierung der LUBW ermittelten Werten. Dies ist vor allem durch die ergänzte Analyse um die Lörracher und die Schallbacher Straße zu erklären.

Für besonders von Lärm betroffene Bereiche von Rümplingen sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation geprüft werden. Um die Bereiche zu erkennen, in denen eine hohe Lärmbelastung mit einer hohen Zahl von Betroffenen zusammentrifft, wird eine Überlagerung von Lärmpegeln und Betroffenen vorgenommen. Dabei entstehen Lärmschwerpunktkarten. Darin wird die Einwohnerdichte über einem

gewählten Lärmpegel dargestellt. Somit werden Bereiche erkennbar, die von hohen Lärmpegeln betroffen sind und in denen gleichzeitig mit Lärmschutzmaßnahmen möglichst viele Bewohner erreicht werden können.

Anzumerken ist, dass entlang der Wittlinger Straße östlich der Lärmschutzwand momentan noch keine Bebauung vorhanden ist. Da in diesem Bereich bereits der Bebauungsplan "Tonwerke" besteht, wird hier eine zukünftige Bebauung anhand der Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt. Prognostizierte Einwohnerzahlen für diesen Bereich wurden von der Gemeinde vorgegeben und in das schalltechnische Modell übernommen.

Die Lärmschwerpunktkarten des Straßenverkehrslärms sind in der **Anlage 4** für den Tag (6-22 Uhr) und in **Anlage 5** für die Nacht (22-6 Uhr) dargestellt. Die Pläne wurden für Bereiche erstellt, in denen Einwohner in Mischgebieten von Immissionspegeln über 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht bzw. Einwohner von Wohngebieten von Pegeln über 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht betroffen sind. Bei den genannten Beurteilungspegeln liegen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung [7]. Ab diesen Pegeln kann von einer Gefahrenlage ausgegangen werden, sodass eine Ermessensentscheidung bezüglich der Einrichtung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen getroffen werden kann (vgl. Abschnitt 2.3.6).

Auf nahezu der gesamten Länge der untersuchten innerörtlichen Straßen liegen Lärmschwerpunkte vor mit Ausnahme der Schallbacher Straße, in der nur die Häuser vor dem Bahnübergang von einer erhöhten Lärmbelastung betroffen sind. Der Lärmschwerpunkt in der Binzener Straße südlich der Einmündung Hermann-Scherer-Straße liegt nur in der Nacht vor.

Die Lärmschwerpunkte bilden sich somit in Abschnitten mit einer dichten Wohnbebauung an hoch belasteten Straßen aus.

Zumindest für die Lärmschwerpunkte sind Lärminderungsmaßnahmen abzuleiten und die Wirkung der Maßnahmen zu prüfen.

In den **Anlagen 6 und 7** sind zudem Gebäudelärmkarten zu sehen, denen die Beurteilungspegel nach RLS-90 an einzelnen Gebäudefassaden entnommen werden können. Es ist zu erkennen, dass tags bzw. nachts an allen untersuchten Straßen nahezu durchgängig hohe Lärmbelastungen oberhalb der ermessensrelevanten Schwelle der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (vgl. 2-1) bestehen (in Wohngebieten 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts, in Mischgebieten 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts). An zahlreichen Gebäuden werden Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts überschritten.

In den Gebäudelärmkarten wird jeweils der höchste Beurteilungspegel über alle Stockwerke eines Gebäudes ausgegeben. Zur besseren Übersicht werden nur Pegel ausgegeben, die über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für die jeweilige Gebietsnutzung (Wohn- und Mischgebiete) liegen. Aus den Ergebnissen ist zu erkennen, dass für viele Anwohner der untersuchten Straßen eine sehr hohe Lärmbelastung besteht, die aus fachlicher Sicht als Gefährdung der Anwohner einzustufen ist. Im Sinne von § 45 Abs. 9, Satz 2 der StVO ist zumindest abschnittsweise von einer Gefahrenlage auszugehen, die eine verkehrsrechtliche Beschränkung nach § 45 Abs. 1, Satz 2, Nr. 3 der StVO rechtfertigt.

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Allgemeines

Die langfristige Entwicklung der Lärmsituation in Rümmingen wird durch zahlreiche Faktoren beeinflusst, auf die kommunal nur teilweise planerisch eingewirkt werden kann. So haben beispielsweise die Emissionen des einzelnen Fahrzeugs über die Motoren- und Reifen-/Fahrbahngeräusche einen deutlichen Einfluss auf die Lärmimmissionen. Dennoch erübrigt sich aufgrund der fehlenden Einflussmöglichkeit der einzelnen Kommune eine Betrachtung im Rahmen des Lärmaktionsplans.

Aufbauend auf den Ergebnissen, der in Abschnitt 4 dargestellten Analyse der Lärmsituation und einer Sichtung vorliegender Planungen, wurde ein Maßnahmenkonzept erstellt. Ziel der Maßnahmen ist eine wirksame Minderung der Lärmbelastung bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz und die Vermeidung unerwünschter Folgen von Maßnahmen.

Durch die unterschiedlichen Zuständigkeiten zur Aufstellung des Aktionsplans und zur Umsetzung der Maßnahmen können im Lärmaktionsplan keine bindenden Angaben über Umsetzungszeiträume enthalten sein.

5.2 Leitbild

Das Maßnahmenkonzept für den Straßenverkehrslärm umfasst vier Leitlinien, die bei der weiteren Entwicklung der Gemeinde berücksichtigt werden sollen, um langfristige Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen. Wesentlicher Bestandteil dieses Maßnahmenkonzepts ist eine angepasste Stadtplanung, die Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln, die Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten. Diese finden sich in den folgenden Leitlinien wieder:

- Leitlinie 1 Lärminderung in der Stadtplanung Anlage 9
- Leitlinie 2 Förderung lärmarmen Verkehrsmittel Anlage 10
- Leitlinie 3 Baulicher Lärmschutz Anlage 11
- Leitlinie 4 Steuerung des Verkehrs Anlage 12

Eine Legende, der in den Anlagen verwendeten Farben und Symbole, ist **Anlage 8** zu entnehmen. Die Kartendarstellungen beziehen sich zumeist auf den Nachtzeitraum, da in der Nacht mehr Betroffene vorhanden sind, gelten aber analog auch für die Situation am Tag.

Die Leitlinien sind von langfristigen Strategien zu konkreten, relativ kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen gegliedert. Die Leitlinie 1 betrifft stadtplanerische Ziele und hat meist nur langfristigen Einfluss auf die Lärmsituation (siehe auch Anlage 9). Die Leitlinien 2 und 4 haben die modale oder räumliche Verlagerung bzw. die verträglichere Abwicklung von Verkehr zum Ziel (siehe auch Anlagen 10 und 12). In Leitlinie 3 sind bauliche Maßnahmen zusammengefasst, die zu einer lokalen Minderung der Lärmbelastungen führen.

Durch eine angepasste Stadt- und Verkehrsplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. Durch kurze Wege in Verbindung mit einem attraktiven Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) können Kfz-Fahrten teilweise auf lärmarme Verkehrsmittel verlagert werden. Zudem sollen bereits im Rahmen der Bebauungsplanung lärmrelevante Aspekte berücksichtigt werden.

Die Leitlinie 3 „Baulicher Lärmschutz“ zielt auf kurz- bis mittelfristige lokale Verbesserungen ab. Dabei können sowohl Einzelmaßnahmen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen als auch die langfristige Verbesserung des Straßennetzes hinsichtlich lärmoptimierter Fahrbahndeckschichten bei einem wirtschaftlichen Mitteleinsatz einen Beitrag zur Minderung der Lärmbelastungen in Rümmingen leisten. Auch Maßnahmen wie Fahrbahnteiler oder Querungshilfen stellen bauliche Maßnahmen dar, die zu einer Lärminderung im Umfeld führen können (zum baulichen Lärmschutz siehe Anlage 11).

Zum baulichen Lärmschutz gehört auch der passive Lärmschutz an betroffenen Gebäuden (siehe hierzu Abschnitt 5.5 und Anlage 11.3).

In Leitlinie 4 „Steuerung des Verkehrs“ sind Maßnahmen zusammengefasst, die eine möglichst verträgliche Abwicklung des Straßenverkehrs bewirken sollen. Dazu zählen beispielsweise verkehrsrechtliche Beschränkungen des Straßenverkehrs zur Minderung der Belastungen an Lärmschwerpunkten. Darüber hinaus können z. B. auch Geschwindigkeitsüberwachungen und die Geschwindigkeit bewertende Anzeigen zu merklichen Geschwindigkeitsreduzierungen führen (zu Maßnahmen der Steuerung des Verkehrs siehe Anlage 12)

5.3 Schutz ruhiger Gebiete

Ein wichtiges Ziel der Umgebungslärmrichtlinie besteht im „Schutz ruhiger Gebiete“. Dabei soll einem schleichenden Anstieg der Lärmbelastung bis zum Erreichen der Grenz- bzw. Richtwerte vorgebeugt werden. Als ruhige Gebiete kommen grundsätzlich Gebiete in Frage, die keinen wesentlichen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden.

Durch die geografische Lage im Kandertal bestehen in Rümmingen in ausreichendem Maß Erholungsbereiche, deren Fortbestand auch ohne Festlegung im Lärmaktionsplan gesichert ist. Weitergehende Maßnahmen in Bezug auf die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ sind deshalb nicht erforderlich.

5.4 Einzelmaßnahmen

5.4.1 Allgemeines

Der vierten Leitlinie des Maßnahmenkonzepts sind vier Einzelmaßnahmen zugeordnet, für die eine Wirkungsanalyse durchgeführt wurde. Aus den jeweiligen Beschreibungen der Maßnahmen in **Anlage 12** können die möglichen Wirkungen und Kosten entnommen werden.

Grundlage für die Prüfung bzw. den Vorschlag von Einzelmaßnahmen stellen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dar. Aus der Lärmkartierung (vgl. hierzu Anlage 6 und 7) kann abgelesen werden, entlang welcher Abschnitte von hohen Lärmbelastungen auszugehen ist. Liegen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor, werden Minderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Entlang der kartierten Straßen (Lörracher-, Binzener-, Wittlinger und Schallbacher Straße) werden am Tag bzw. in der Nacht an fast sämtlichen Gebäuden in der ersten Gebäudereihe Beurteilungspegel oberhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht. An einem Gebäude werden auch Beurteilungspegel von 60 dB(A) in der Nacht erreicht.

Aufgrund der vorhandenen hohen Lärmbetroffenheit und dem Mangel an kurzfristig wirksamen Alternativen werden nachfolgend Geschwindigkeitsbeschränkungen für diese Straßenabschnitte untersucht.

Für die Wirkungsanalyse wird eine Berechnung der Immissionen sowohl ohne Berücksichtigung der Maßnahme als auch mit Maßnahme durchgeführt sowie die Differenzen der Pegel gebildet. Die Differenzen sind in der Anlage grafisch dargestellt.

Die Höhe der Pegel und die Anzahl der davon betroffenen Personen wird ebenfalls ohne und unter Berücksichtigung der jeweiligen Maßnahme in Diagrammen gegenübergestellt. Diese Diagramme geben einen weiteren Hinweis zur Wirksamkeit der Maßnahme und sind auf den jeweiligen Maßnahmenblättern in der **Anlage 12** dargestellt.

Anhand von Erfahrungswerten erfolgt zudem eine Abschätzung der Kosten der Maßnahmen. Die Abschätzung enthält nur einmalige Investitionskosten, nicht jedoch die langfristigen Wartungs- und Betriebskosten sowie z. B. Einnahmen aus Geschwindigkeitsüberwachungen.

5.4.2 Wirkung und Kosten der Maßnahmen

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht der zu erwartenden Wirkungen und Kosten der untersuchten Maßnahmen und eine Einschätzung der Kosteneffizienz. Die Wirkungen der Maßnahmen wurden für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht ermittelt.

Der Vergleich der Kosten und Wirkungen der Maßnahmen erfolgt anhand der Betroffenenzahlen der einzelnen Lärmpegel. Der in Tabelle 5-1 aufgeführte Kosten-Wirkungs-Quotient gibt einen Anhaltswert für die Investitionskosten in €, die für eine Pegelminderung um 1 dB(A) pro Einwohner oberhalb der Immissionspegel von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts eingesetzt werden müsste. Je höher der Quotient, umso mehr Geld müsste für die gleiche Verbesserung der Lärmbeeinträchtigungen ausgegeben werden. Berücksichtigt wurden dabei nur betroffene Einwohner im Umfeld der untersuchten Maßnahmen. Dies ist auch dadurch bedingt, dass die Wirkung einer lärm mindernden Maßnahme in größeren Entfernungen durch andere Lärmquellen so überlagert wird, dass keine oder nur eine gering wahrnehmbare Entlastung entsteht.

Tab. 5-1: Übersicht der Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm

Maßnahme	Pegel- minderung [dB(A)]	Kosten [in t€]	Betroffene Tag > 60 dB(A) / Nacht > 50 dB(A)			Kosten- Nutzen €/ (E.*dB)
			ohne M.	mit M.	Diff.	
Tempo 30 ganztags auf der L 134 Binzener-/ Wittlinger Straße (untersuchter Abschnitt siehe Anlage 12.3)	2,4	4,5	111/135	84/101	-27/-34	33/25
Tempo 50 ganztags auf der L 134 Wittlinger Straße Nord (untersuchter Abschnitt siehe Anlage 12.4)	1,2	1	2/3	1/2	-1/-1	500/1000
Tempo 30 ganztags auf der K 6354 Lörracher Straße (untersuchter Abschnitt siehe Anlage 12.5)	2,4	5	119/142	96/116	-23/-26	42/34
Tempo 30 ganztags auf der K 6327 Schallbacher Straße (untersuchter Abschnitt siehe Anlage 12.6)	2,5	4,5	42/53	40/52	-2/-1	214/196

Der Kostenansatz für Geschwindigkeitsbegrenzungen geht vereinfachend davon aus, dass ein Betrag von 500 € pro aufzustellendem Schild anfallen wird.

Hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) ist auf die in Abschnitt 2.3.6 zusammengefassten rechtlichen Grundlagen hinzuweisen. Es ist zu empfehlen, bereits im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans bei der Maßnahmenauswahl, die für eine Anordnung relevanten Aspekte mit zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sind im gesamten Straßenverkehrsnetz einheitliche Regelungen sinnvoll, auch in Bezug auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen. So wird eine Nachvollziehbarkeit der Regelungen durch den Verkehrsteilnehmer erreicht.

Lkw-Durchfahrtsverbote sind erst nachrangig zu Geschwindigkeitsbeschränkungen einzusetzen und somit nach den bestehenden gesetzlichen Regelungen derzeit kaum realisierbar. Da sich bereits durch Geschwindigkeitsbeschränkungen spürbare Entlastungen ergeben, ist trotz einer möglichen Wirkung eine kurzfristige Umsetzung nicht realistisch.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Kosten ergibt sich bei den untersuchten Geschwindigkeitsbeschränkungen durchweg eine gute Kosteneffizienz.

Zusätzlich zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen wird an allen Lärmschwerpunkten der Einbau von lärmindernden Fahrbahndeckschichten empfohlen. Dies eignet sich besonders, wenn ohnehin Straßenneubau- und erhaltungsmaßnahmen anstehen. Der Einbau einer lärmoptimierten Fahrbahndeckschicht im Zuge einer anstehenden Fahrbahnsanierung ruft nur die Differenzkosten zwischen einem klassischen und einem lärmoptimierten Asphalt hervor. Entsprechend weist eine solche Maßnahme eine hohe Kosteneffizienz auf.

5.5 Passiver Lärmschutz

Als ergänzende Lärmsanierungsmaßnahme kommen auch passive Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden in Betracht.

Als passiver Lärmschutz werden Maßnahmen an betroffenen Gebäuden bezeichnet. Dabei wird die Schalldämmung der Außenbauteile (meist die Fenster) eines Gebäudes an die einwirkenden Lärmbelastungen angepasst. Somit können nur die Innenbereiche vor Lärm geschützt werden. Auf Freiflächen oder Balkone haben passive Lärmschutzmaßnahmen keinen Einfluss. Daher wird passiver Lärmschutz im Vergleich zu Maßnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg als nachrangig betrachtet. Nur wenn sich durch andere Maßnahmen unter wirtschaftlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten kein den Belastungen angemessener Lärmschutz erzielen lässt, werden passive Maßnahmen eingesetzt.

Hierbei ist auch auf die rechtlichen Grundlagen zu Lärmsanierungsmaßnahmen in Abschnitt 2.3.5 hinzuweisen. Zudem können weitere Informationen zu passivem Lärmschutz der **Anlage 11.3** entnommen werden.

Eine Voraussetzung zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Eine Übersicht der Gebäude mit hohen Beurteilungspegeln, die oftmals über den Lärmsanierungsgrenzwerten liegen, kann den Gebäudelärmkarten in den **Anlagen 6.1 bis 7.3** entnommen werden.

Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen ist aufgrund der fehlenden Datengrundlage (z. B. die Kosten für passiven Lärmschutz an den betroffenen Gebäuden) keine Berechnung der Kosteneffizienz möglich. Zudem ist eine Vergleichbarkeit mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht gegeben, da bei passivem Lärmschutz nur die Innenbereiche von Gebäuden entlastet werden. Als ergänzende Maßnahme ist passiver Lärmschutz jedoch grundsätzlich zu empfehlen.

6 Auswahl verkehrsrechtlicher Maßnahmen

6.1 Allgemeines

Bei der Auswahl geeigneter Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Einzelfall neben den Belangen der lärmbeeinträchtigten Anwohner unter anderem auch städtebauliche Aspekte, die Wirtschaftlichkeit, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Verlagerungseffekte und Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.

Um verkehrsrechtliche Maßnahmen rechtssicher in den Lärmaktionsplan aufnehmen zu können, werden die für die Ermessensentscheidung maßgebenden Aspekte im Folgenden im Rahmen einer Maßnahmenabwägung berücksichtigt. Auch zu baulichen Maßnahmen werden Hinweise zur Realisierung zusammengefasst, auch wenn hierzu keine bindende Entscheidung über den Lärmaktionsplan getroffen werden kann. Die Effizienz der geprüften Maßnahmen kann zudem Tab. 5-1 entnommen werden.

Die einzelnen Maßnahmen sind zwar gesondert zu prüfen, einige Aspekte gelten aber für alle Geschwindigkeitsbeschränkungen gleich oder zumindest in ähnlicher Art. Zudem bestehen gegenseitige Abhängigkeiten der Anordnungen. Daher werden nachfolgend in Abschnitt 6.2 solche allgemeinen bzw. übergreifenden Aspekte zusammenfassend bewertet. Im Anschluss werden bei den Einzelmaßnahmen, um ständige Wiederholungen zu vermeiden, nur die konkreten Eckdaten der Maßnahme sowie spezifische Abwägungsaspekte genannt.

6.2 Allgemeine Abwägungsaspekte

6.2.1 Ausgangssituation

Wie in Abschnitt 5.4 beschrieben, besteht die Voraussetzung zur Aufnahme in die nachfolgend zusammengestellten Maßnahmen darin, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den jeweiligen Gebietstyp an den Gebäuden im Umfeld überschritten werden. Damit sind durchweg die Tatbestandsvoraussetzungen zur Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme gegeben. Aufgrund dieses Auswahlkriteriums wird nicht für jeden Maßnahmenbereich einzeln aufgeführt, dass auch dort die Grenzwerte überschritten sind. Dennoch ist aber für jeden Maßnahmenvorschlag eine Betrachtung des Einzelfalls nötig. Neben den direkt nachfolgenden allgemeinen, übergreifenden Aspekten werden daher für die Einzelmaßnahmen Besonderheiten bei der Bewertung der Maßnahme gesondert genannt.

Übergreifend gilt, dass die Ergebnisse der Analyse der Lärmsituation sowohl am Tag als auch in der Nacht eine hohe Lärmbetroffenheit im Umfeld der kartierten Straßen zeigen. Somit beziehen sich alle Maßnahmenvorschläge auch auf eine zeitlich durchgehende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Zu den einzelnen Maßnahmenabschnitten wird neben den Ergebnissen der Lärmkartierung, die nach den Lärmpegeln unterscheiden, jeweils auch die Gesamtzahl der Einwohner im Umfeld der untersuchten Maßnahmenbereiche genannt. Hierbei wird keine Schwelle der Lärmbelastung vorausgesetzt. Dies hat den Hintergrund, dass in den nach Lärmpegeln klassifizierten Betroffenenzahlen die Gesamtwirkung der

Maßnahme eher unterschätzt wird. Während in der Realität alle Anwohner der Straße von der Minderung profitieren, fließen nicht unbedingt alle Anwohner in die Statistik ein.

6.2.2 Netzweite Betrachtung

Die zu prüfenden Geschwindigkeitsbeschränkungen an den einzelnen Straßen können nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Zum einen ist davon auszugehen, dass bei ähnlichen Lärmbetroffenheiten letztlich auch eine einheitliche Regelung getroffen wird. Zum anderen sind auch negative Beeinflussungen zu befürchten, wenn tatsächlich nur für eine Straße eine Beschränkung eingeführt würde.

6.2.3 Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ergeben sich Fahrzeitverlängerungen. Im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums BW ist ein Wert von 30 Sekunden genannt, bis zu dem eine Verlängerung der Fahrzeit als nicht ausschlaggebend erachtet werden kann. Die Verlängerung kann (ohne erheblichen Aufwand) im Vorfeld nur für den gesamten zu beschränkenden Straßenzug theoretisch ermittelt werden, indem z. B. die Dauer der Fahrzeit bei einer gleichmäßigen Geschwindigkeit über die Gesamtlänge sowohl für 50 km/h als auch für 30 km/h ermittelt wird.

In Relation zu einem so ermittelten theoretischen Wert wird in der realen Umsetzung von einer deutlich geringeren Erhöhung der mittleren Reisezeit auszugehen sein. Dies ist dadurch begründet, dass durch Störungen im Verkehrsablauf z.B. durch Signalanlagen, ein- und abbiegende Fahrzeuge, ein- und ausparkende Fahrzeuge, Fußgänger-querungen etc. die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auch heute nicht durchweg bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Die Schwankungen der Geschwindigkeiten über den Streckenzug werden heute groß sein und durch eine Geschwindigkeitsreduzierung gemindert; der Verkehr also verstetigt. In der Folge sind vor allem tags die Verlängerungen der Fahrzeit deutlich geringer, während nachts eher auch annähernd die theoretischen Werte erreicht werden können.

Für die Abwägung der vorgeschlagenen Maßnahmen bedeutet dies, dass sich der oben genannte Wert der Fahrzeitverlängerung von 30 Sekunden für ein innerörtliches Gesamtnetz nicht sinnvoll anwenden lässt. Die Verlängerung hängt von vielen Faktoren ab, die sich nicht durchweg abschließend objektivieren lassen. Beispielsweise erscheint eine lange Beschränkungsstrecke zunächst als Hinderungsgrund oder zumindest als Hürde für eine Anordnung. Demgegenüber muss aber auch immer die Betroffenheit im Umfeld des Straßenzuges gestellt werden, die bei einem längeren Straßenzug in einem innerörtlichen Umfeld mit viel betroffener schutzbedürftiger Randbebauung auch meist höher als bei kurzen Straßen sein wird. Hierfür dienen die Lärmschwerpunktkarten in den **Anlagen 4** und **5** bereits als sinnvolles Instrument zur Bewertung der Zusammenhänge.

Ähnlich diffizil gestaltet sich die Frage der Verlängerung in Relation zu den betroffenen Fahrbeziehungen. Nur für einen Durchgangsverkehr bedeutet die Beschränkung auch eine Verlängerung der Fahrzeit im gesamten Umfang und dies ggf. auch in mehreren Straßen hintereinander. Für einen Quell-, Ziel- oder Binnenverkehr, der nur Teile des Straßennetzes befährt, werden auch nur Teile der Verlängerung maßgebend. Hieraus lässt sich aber nicht sicher schließen, dass Straßen, die bislang stärker von Durchgangsverkehr genutzt werden, weniger für beschränkende Maßnahmen geeignet sind. Das hängt

davon ab, ob diese Bündelung des Verkehrs so auch gewünscht ist, wie dies im Regelfall für Autobahnen, Umfahrungen oder auch einzelne Verkehrsachsen innerorts mit vergleichsweise eher geringeren Lärmbetroffenheiten im Umfeld gilt. In manchen Fällen würde die Beschränkung aber auch eine Verlagerung von einer bislang vom Durchgangsverkehr genutzten Straße auf solche besser geeigneten Achsen befördern. In der Folge ist also für jeden Einzelfall eine Bewertung der verkehrlichen Folgen nötig.

Bei der verkehrlichen Bewertung ist zu beachten, dass aus den oben schon genannten Gründen die oft befürchteten negativen Auswirkungen auf die Verkehrsfunktion einer Straße in der Praxis so kaum beobachtet werden. Die Leistungsfähigkeit einer Straße hängt innerörtlich nicht von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Maßgebend sind die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, die Verkehrsbelastungen und die oben genannten Störungen im Verkehrsfluss. Zumindest wenn auch die Signalisierung an die zulässige Geschwindigkeit angepasst wird, führt der stetige Verkehrsfluss auf etwas geringerem Geschwindigkeitsniveau nicht zu Nachteilen in der Verkehrsabwicklung. Da in der Gemeinde Rümplingen keine signalisierten Knotenpunkte vorhanden sind, spielt hier eine Anpassung der Signalisierung keine Rolle.

Zu bewerten sind auch die Auswirkungen auf Busverbindungen. Ob sich die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf den ÖPNV auswirken, wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geklärt.

6.2.4 Alternativen

Zunächst ist zu prüfen, ob das bestehende Straßennetz geeignete Alternativstrecken bietet, auf die Verkehr bereits verlagert werden könnte. Für Rümplingen bestehen keine Alternativstrecken, auf die es erstrebenswert wäre, Verkehr zu verlagern.

Zusätzliche bauliche Alternativen durch Umfahrungen sind kurzfristig nicht absehbar und realisierbar. Langfristig betrachtet, wird eine Teilortsumfahrung angestrebt.

Anstehende bauliche Maßnahmen zur Lärminderung sind auf den untersuchten Straßen nicht bekannt. Aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden zum Schutz vor dem Straßenverkehrslärm wird aufgrund von städtebaulichen Gegebenheiten (negativer Einfluss auf das Ortsbild, Trennwirkung, stark eingeschränkte Wirkung durch seitliche Schalleinträge, Sichtverhältnisse, erforderliche Zufahrten usw.) nur in manchen Bereichen umsetzbar sein. Ein Austausch der Fahrbahndeckschichten ist, wie bereits angesprochen, mittel- bis langfristig für alle Lärmschwerpunkte eine sinnvolle Ergänzung zum Schutz der Anwohner. Allerdings würde hiermit weder ein allein ausreichender Lärmschutz erzielt, noch ist der Austausch kurzfristig für alle betreffenden Abschnitte durchführbar. Ein Verzicht auf verkehrsrechtliche Maßnahmen wäre vor diesem Hintergrund nicht begründbar.

6.2.5 Weitere Abwägungsaspekte

Sowohl für Fußgänger als auch für den Radverkehr sind die Auswirkungen durch eine ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit als grundsätzlich positiv einzuschätzen. Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist bei Tempo 30 besser als bei Tempo 50, da sich die Geschwindigkeitsunterschiede annähern. Zudem ist das Risiko von Unfällen bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer und Straßenquerungen für Fußgänger sind einfacher möglich.

Hinsichtlich der Effizienz ist zu ergänzen, dass durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kurzfristig bei vergleichsweise geringen Kosten eine Lärminderung für betroffene Anwohner erreicht werden kann.

6.3 Tempo 30 L 134 (Binzener- und Wittlinger Straße)

6.3.1 Allgemeines

Der Abschnitt der Binzener- und Wittlinger Straße, auf dem die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h untersucht wird, erstreckt sich von der Binzener Straße 13 im Süden bis zum nördlichen Ortsausgang auf einer Gesamtlänge von ca. 580 Metern (siehe Anlage 12.3).

- Durch Maßnahme entlastete Einwohner insgesamt ca. 440
- Minderungswirkung 2,4 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 60 dB(A) tags von 111 auf 84 Personen
- Änderung der Betroffenen > 50 dB(A) nachts von 135 auf 101 Personen

Hier ist darauf hinzuweisen, dass sich zukünftig die Anzahl der Einwohner im Umfeld des Maßnahmenbereichs durch die Umsetzung eines geplanten Seniorenwohnprojektes in der Schallbacher Straße 2 und 4 erhöhen wird.

6.3.2 Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf der Binzener- und der Wittlinger Straße eine Fahrzeitverlängerung von rechnerisch 28 Sekunden ergeben.

Durch die eher geringe Verlängerung der Reisezeit ist mit keinen wesentlichen Verlagerungseffekten zu rechnen. Es ist allenfalls mit geringen Verlagerungen auf die Route über die K 6344 durch Wittlingen (Haagener Str.) aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Wittlinger Straße (in Verbindung mit der Beschränkung in der Lörracher Straße, siehe Abschnitt 6.5) zu rechnen.

6.3.3 Abwägungsempfehlung

Es stehen einer Entlastung der von hohen Lärmpegeln betroffenen Einwohner keine wesentlichen negativen Aspekte gegenüber. Die Maßnahme wird zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan empfohlen.

6.4 Tempo 50 L 134 (Wittlinger Straße) Ortsausgang

Für die Wittlinger Straße wird ergänzend zur empfohlenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 innerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts ab dem nördlichen Ortsschild bis zur bestehenden Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h nördlich des Ortsausgangs untersucht (also der Abschnitt mit heute Tempo 60). Die Streckenlänge beträgt ca. 130 m (siehe Anlage 12.4).

- Durch Maßnahme entlastete Einwohner insgesamt ca. 100
- Minderungswirkung 1,2 dB(A)

- Änderung der Betroffenen > 60 dB(A) tags von 2 auf 1 Personen
- Änderung der Betroffenen > 50 dB(A) nachts von 3 auf 2 Personen

6.4.1 Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 60 auf 50 km/h würde sich auf der Wittlinger Straße eine Fahrzeitverlängerung von rechnerisch 2 Sekunden ergeben.

Aufgrund der sehr geringen zusätzlichen Erhöhung der Reisezeit gilt unverändert die Aussage zu Verlagerungseffekten unter dem Abschnitt 6.3.2.

6.4.2 Abwägungsempfehlung

Insgesamt entstehen bei dieser Maßnahme kaum zusätzliche verkehrliche Auswirkungen. Trotz der Lärmschutzwand entlang des Abschnitts bestehen Lärmbetroffenheiten über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV in den oberen Stockwerken der hinter der Lärmschutzwand vorgesehenen Bebauung, die eine eingeschränkte Wirkung der Lärmschutzwand erfahren. Allerdings befindet sich die Gemeinde bereits in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zur geltenden Geschwindigkeitsanordnung in diesem Bereich. Die Gemeinde wirkt dabei darauf hin, dass die durch die Fachbehörde für diesen Abschnitt verfügte verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 50 bis zum Ende der Lärmschutzwand weiter umgesetzt wird. Seit Fertigstellung der Amphibienschutzanlage bzw. der Fußgängerquerung ist in diesem Abschnitt ein Provisorium mit Tempo 60.

Sollte hier kein Ergebnis mit Tempo 50 erzielt werden, ist eine perspektivische Umsetzung der Maßnahme zum Schutz der künftigen Bebauung zu empfehlen.

6.5 Tempo 30 K 6354 Lörracher Straße

6.5.1 Allgemeines

Auch auf der Lörracher Straße (K 6354) zwischen südöstlichem Ortseingang und Wittlinger Straße wird für eine Gesamtlänge von ca. 760 Metern eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen (siehe Anlage 12.5).

- Durch Maßnahme entlastete Einwohner insgesamt ca. 580
- Minderungswirkung 2,4 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 60 dB(A) tags von 119 auf 96 Personen
- Änderung der Betroffenen > 50 dB(A) nachts von 142 auf 116 Personen

6.5.2 Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf der Lörracher Straße (K6354) eine Fahrzeitverlängerung von rechnerisch 36 Sekunden ergeben. Auch in Verbindung mit der Reisezeiterhöhung auf der Wittlinger Straße (Erhöhung um weitere 15 Sekunden, also auf insgesamt 51

Sekunden) ist allenfalls mit geringen Verlagerungen auf die Route über die K 6344 durch Wittlingen (Haagener Str.) zu rechnen.

6.5.3 Abwägungsempfehlung

Bei einer gut wahrnehmbaren Entlastung der Anwohner sind keine wesentlichen gegensätzlichen Aspekte zu erkennen. Es wird empfohlen, die Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

6.6 Tempo 30 Schallbacher Straße

6.6.1 Allgemeines

Auch auf der Schallbacher Straße (K 6327) zwischen der Schienenstrecke und der Binzener Straße wird für eine Gesamtlänge von ca. 80 Metern eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen (siehe Anlage 12.6).

- Durch Maßnahme entlastete Einwohner insgesamt ca. 140
- Minderungswirkung 2,5 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 60 dB(A) tags von 42 auf 40 Personen
- Änderung der Betroffenen > 50 dB(A) nachts von 53 auf 52 Personen

Hier ist darauf hinzuweisen, dass sich zukünftig die Anzahl der Einwohner im Umfeld des Maßnahmenbereichs durch die Umsetzung eines geplanten Seniorenwohnprojektes in der Schallbacher Straße 2 und 4 erhöhen wird.

6.6.2 Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf der Schallbacher Straße (K6327) eine Fahrzeitverlängerung von rechnerisch 4 Sekunden ergeben.

Für diesen Streckenabschnitt bestehen keine relevanten Alternativrouten.

6.6.3 Abwägungsempfehlung

Für diesen kurzen Streckenabschnitt würden kaum relevante Eingriffe in die verkehrliche Abwicklung entstehen. Die Maßnahme wird zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan empfohlen.

7 Öffentlichkeitsbeteiligung

7.1 Verfahren

Mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans mit dem Stand Februar 2022 wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange in Anlehnung an das bei Bauleitplanverfahren übliche Vorgehen durchgeführt.

Neben der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme wurden den Bürgern die Ergebnisse auch in öffentlicher Sitzung vorgestellt.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in der hier vorliegenden Fassung des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Wesentliche Aspekte der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind nachfolgend zusammengefasst.

7.2 Ergebnisse

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Bürger/-innen wurden gesichtet und die enthaltenen Hinweise zur Kenntnis genommen. Diese betrafen z. B. die in der Offenlagefassung des Lärmaktionsplans noch nicht enthaltene Angabe zur insgesamt Reisezeiterhöhung durch Tempo 30 bei einer Gesamtdurchfahrt der Wittlinger Straße und Lörracher Straße. Diese Angabe wurde in der hier vorliegenden Fassung ergänzt. An den Grundlagen der Entscheidungen für Schutzmaßnahmen gehen hieraus aber keine Änderungen hervor. Auch durch weitere Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange und Bürger/-innen wurden in der Konsequenz keine Änderungen der Maßnahmen vorgenommen.

8 Zusammenfassung

Auf Basis der Lärmkartierung des Straßenverkehrs durch die Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz (LUBW) wurde für die Gemeinde Rümmingen eine Analyse der Lärm- und Konfliktsituation durchgeführt. Dabei wurden entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie die L 134 und zusätzlich in freiwilliger Leistung der Gemeinde die K 6354 (Lörracher Straße) sowie die K 6327 (Schallbacher Straße) betrachtet.

Bei der Analyse konnten Lärmschwerpunkte entlang der L 134, der K 6354 sowie der K 6327 in Rümmingen festgestellt werden. Die Lärmschwerpunkte bilden sich somit in Abschnitten mit einer dichten Wohnbebauung und an hoch belasteten Straßen aus.

Ausgehend von den Ergebnissen der Lärmanalyse wurden Leitlinien und Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms abgeleitet und schalltechnisch untersucht. Das **Maßnahmenkonzept** ist in den **Anlagen 9 bis 12** sowie zusammenfassend in Abschnitt 5 des Berichts beschrieben.

Das Konzept umfasst vier Leitlinien für die langfristige städtebauliche und verkehrsplanerische Entwicklung der Gemeinde. Lokal spürbare Verbesserungen der Lärmsituation werden dabei über die Einzelmaßnahmen der vierten Leitlinie „Steuerung des Verkehrs“ und dritten Leitlinie „baulicher Lärmschutz“ angestrebt. Hieraus ergibt sich, dass Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h empfohlen werden (bzw. kurzer Abschnitt mit 50 km/h):

- Tempo 30 auf dem Straßenzug Binzener Straße / Wittlinger Straße (Anlage 12.3)
- Tempo 50 auf nördlichem Abschnitt der Wittlinger Straße (Anlage 12.4)
- Tempo 30 auf der Lörracher Straße (Anlage 12.5)
- Tempo 30 auf der Schallbacher Straße (Anlage 12.6)

Fachliche Bewertung der Geschwindigkeitsbeschränkungen (übergreifend)

Folgende Vor- und Nachteile sowie Hinweise werden bei allen untersuchten Maßnahmen gleich bewertet:

- Verkehrsfluss: Verstetigung des Verkehrs durch geringere Schwankungen bei den gefahrenen Geschwindigkeiten
- Verkehrssicherheit: Positive Effekte durch Verringerung des Anhaltewegs
- Auswirkungen auf ÖPNV: Die jeweilige Maßnahme sollte aufgrund der Fahrzeitverlängerung mit dem bzw. den entsprechenden Buslinienbetreibern abgestimmt werden.
- Anpassung von Lichtsignalanlagen: Kein Anpassungsbedarf vorhanden, da nur bedarfsgesteuerte Querungshilfen für Fußgänger vorhanden sind
- Lärmschutzwände als Alternative: Keine realistische Alternative aufgrund der Trennwirkung, der Auswirkungen auf das Ortsbild und weiterer negativer Aspekte (siehe Abschnitt 6.2.4)

- Lärmoptimierter Asphalt nicht als kurzfristige Alternative umsetzbar. Zumindest in allgemeinen Wohngebieten wäre trotz Umsetzung vielfach mit Beurteilungspegeln oberhalb der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung zu rechnen.

Fachliche Bewertung zu Einzelmaßnahmen

Zusätzlich zur übergreifenden Bewertung ist auf folgende Abwägungsaspekte der Einzelmaßnahmen hinzuweisen:

Tempo 30 auf der auf dem Straßenzug Binzener Straße / Wittlinger Straße (Anlage 12.3)

- Minderungswirkung: 2,4 dB(A)
- Gesamtzahl der von Straßenlärm entlasteten Personen: ca. 440
- Fahrzeitverlängerung: ca. 28 Sekunden
- Verdrängungseffekte: Auch in Verbindung mit den anderen Beschränkungen allenfalls geringe Verlagerungen zu erwarten.
- Ergebnis: Die Aufnahme der Maßnahme in den Lärmaktionsplan wird empfohlen

Tempo 50 auf nördlichem Abschnitt der Wittlinger Straße (Anlage 12.4)

- Minderungswirkung 1,2 dB(A)
- Gesamtzahl der von Straßenlärm entlasteten Personen: ca. 100
- Fahrzeitverlängerung: ca. 2 Sekunden
- Verdrängungseffekte: Auch in Verbindung mit den anderen Beschränkungen allenfalls geringe Verlagerungen zu erwarten.
- Ergebnis: Die Aufnahme der Maßnahme in den Lärmaktionsplan wird empfohlen

Tempo 30 auf der Lörracher Straße (Anlage 12.5)

- Minderungswirkung 2,4 dB(A)
- Gesamtzahl der von Straßenlärm entlasteten Personen ca. 580
- Fahrzeitverlängerung: ca. 36 Sekunden
- Verdrängungseffekte: Auch in Verbindung mit den anderen Beschränkungen allenfalls geringe Verlagerungen zu erwarten.
- Ergebnis: Die Aufnahme der Maßnahme in den Lärmaktionsplan wird empfohlen

Tempo 30 auf der Schallbacher Straße (Anlage 12.6)

- Minderungswirkung 2,5 dB(A)
- Gesamtzahl der von Straßenlärm entlasteten Personen ca. 140
- Fahrzeitverlängerung: ca. 4 Sekunden
- Verdrängungseffekte: Verlagerungen sind nicht zu erwarten.
- Ergebnis: Die Aufnahme der Maßnahme in den Lärmaktionsplan wird empfohlen

Ergänzend wird empfohlen, durch Geschwindigkeitskontrollen und –anzeigen die realen Fahrgeschwindigkeiten besser mit den geltenden Beschränkungen in Einklang zu bringen.

Zudem verbleibt zunächst die grundsätzliche Empfehlung zum Einsatz lärmoptimierter Fahrbahnbeläge an allen Lärmschwerpunkten sowie der Hinweis auf passiven Lärmschutz an Gebäuden Bestandteil des Lärmaktionsplans. Hierzu ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig, der nicht an Vorgaben des Lärmaktionsplans gebunden ist, im Einzelfall aber nach den bereits geltenden Regeln tätig werden kann und hierfür auf Ergebnisse und Empfehlungen des Lärmaktionsplans Rücksicht nehmen kann.

Mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans wurde eine Offenlage durchgeführt. Die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange wurden gesichtet. Änderungen der Maßnahmen sind hieraus aber nicht hervorgegangen. Nach Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat am 11.07.2022 ist somit die Umsetzung der geplanten Maßnahmen unter Mitwirkung der entsprechenden Behörden vorgesehen.



Anlage 1

Kartierte Streckenabschnitte /
zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Legende

Zulässige Höchstgeschwindigkeit:

- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h



Auftraggeber:

Gemeinde Rümmingen

Projektbez.:

Lärmaktionsplan

Planbez.:

Kartierte Streckenabschnitte/
zulässige Höchstgeschwindig-
keiten

Proj.-Nr.:

612-2503

Anlage

Datum:

12/2021

Maßstab:

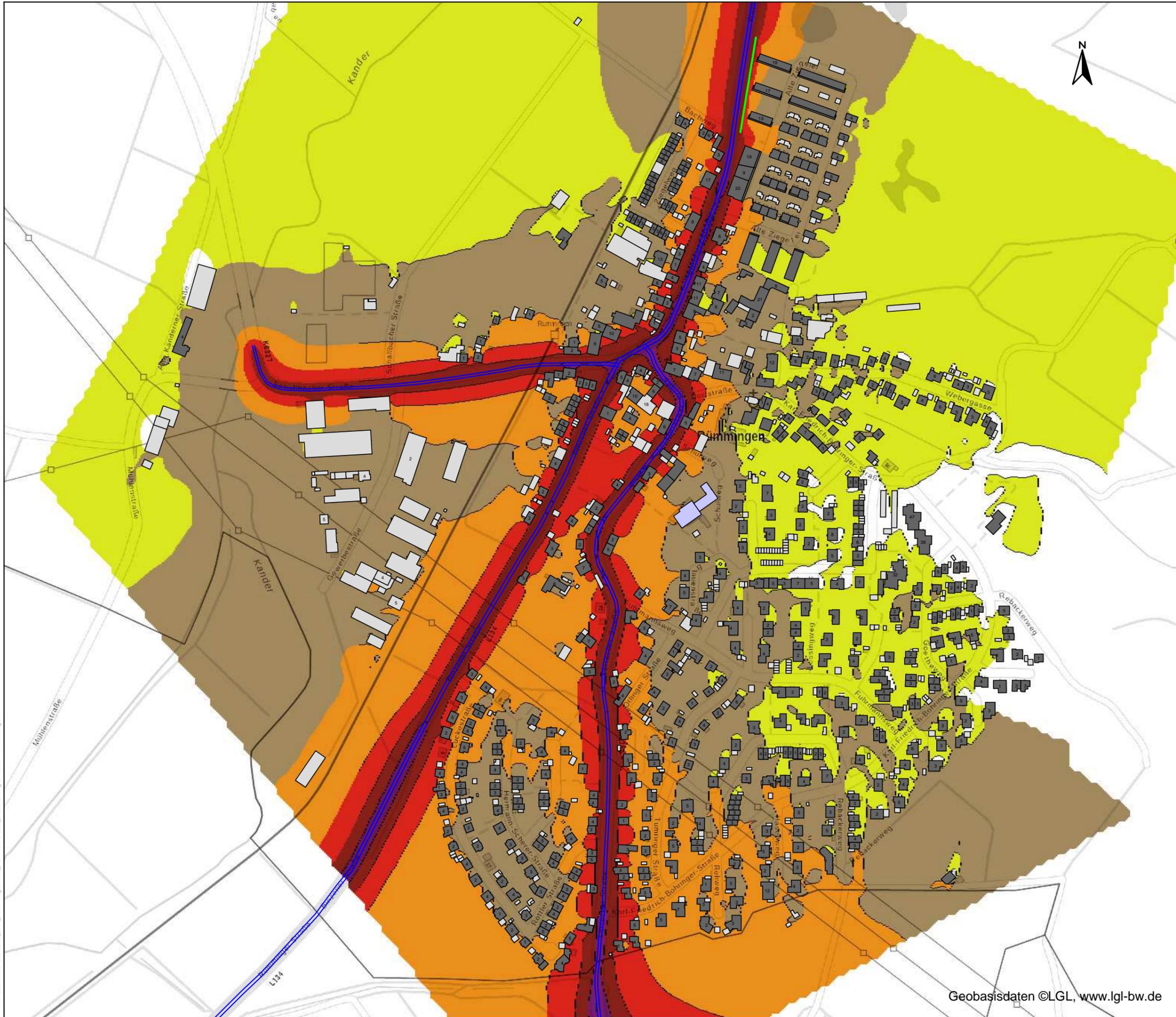
1





Anlage 2

Lärmkarten L_{DEN}



Legende

- Emissionslinie
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Wand

**Pegelklassen in dB(A)
L_{DEN}**

- ≤ 45
- 45 < ≤ 50
- 50 < ≤ 55
- 55 < ≤ 60
- 60 < ≤ 65
- 65 < ≤ 70
- 70 < ≤ 75
- 75 <

Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

Planbez:
**Lärmkartierung
Straßenverkehr - L_{DEN}**

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage 2
Datum:	12/2021	
Maßstab:	1: 4.000	

P:\612\2500-2549\2-2503_LAP_Rümmingen\600_Planung\600_Planung\600_Bearbeitung\SP22_LAP_Rümmingen



Anlage 3

Lärmkarten L_{Night}



Legende

- Emissionslinie
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Wand

Pegelklassen in dB(A)

L_{Night}

- ≤ 45
- 45 < ≤ 50
- 50 < ≤ 55
- 55 < ≤ 60
- 60 < ≤ 65
- 65 < ≤ 70
- 70 < ≤ 75
- 75 <

Auftraggeber:

Gemeinde Rümmingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

**Lärmkartierung
Straßenverkehr - L_{Night}**

Proj.-Nr:

612-2503

Anlage

Datum:

12/2021

Maßstab:

1: 4.000

3





Anlage 4

Lärmschwerpunkte Tag



Legende

- Emissionslinie
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Wand

Einwohnerdichte über Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in Einw./km²

- ≤ 500
- 500 < ≤ 1000
- 1000 < ≤ 1500
- 1500 < ≤ 2000
- 2000 < ≤ 2500
- 2500 <

Auftraggeber:
Gemeinde Rümplingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

Planbez:
Lärmschwerpunkte Tag

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage 4
Datum:	12/2021	
Maßstab:	1: 4.000	

P:\612\2500_2540\2_2503_LAP_Rümplingen\600_Planung\600_Planung\600_Bearbeitung\SP12_LAP_Rümplingen



Anlage 5

Lärmschwerpunkte Nacht



Legende

- Emissionslinie
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Wand

Einwohnerdichte über Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in Einw./km²

- ≤ 500
- 500 < ≤ 1000
- 1000 < ≤ 1500
- 1500 < ≤ 2000
- 2000 < ≤ 2500
- 2500 <

Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

Planbez:
Lärmschwerpunkte Nacht

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage 5
Datum:	12/2021	
Maßstab:	1: 4.000	



Anlage 6

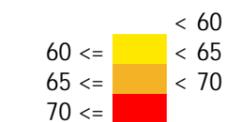
Gebäudelärmkarten RLS-90 Tag



Legende

- Emissionslinie
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- Nebengebäude
- Schule
- Wand
- Beurteilungspegel für Gebäude mit Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV

Beurteilungspegel am Tag in dB(A)



Auftraggeber:

Gemeinde Rümmingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

**Beurteilungspegel RLS-90
Tag
Norden**

Proj.-Nr:

612-2503

Anlage

Datum:

03/2022

6.1

Maßstab:

1: 1.500

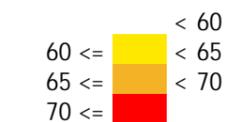
P:\612\2503\2503_03_LAP_Rümmingen\500_Planung\500_Planung\500_Bearbeitung\SP02_LAP_Rümmingen



Legende

-  Emissionslinie
-  1 Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Wand
-  Beurteilungspegel für Gebäude mit Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV

Beurteilungspegel am Tag in dB(A)



Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

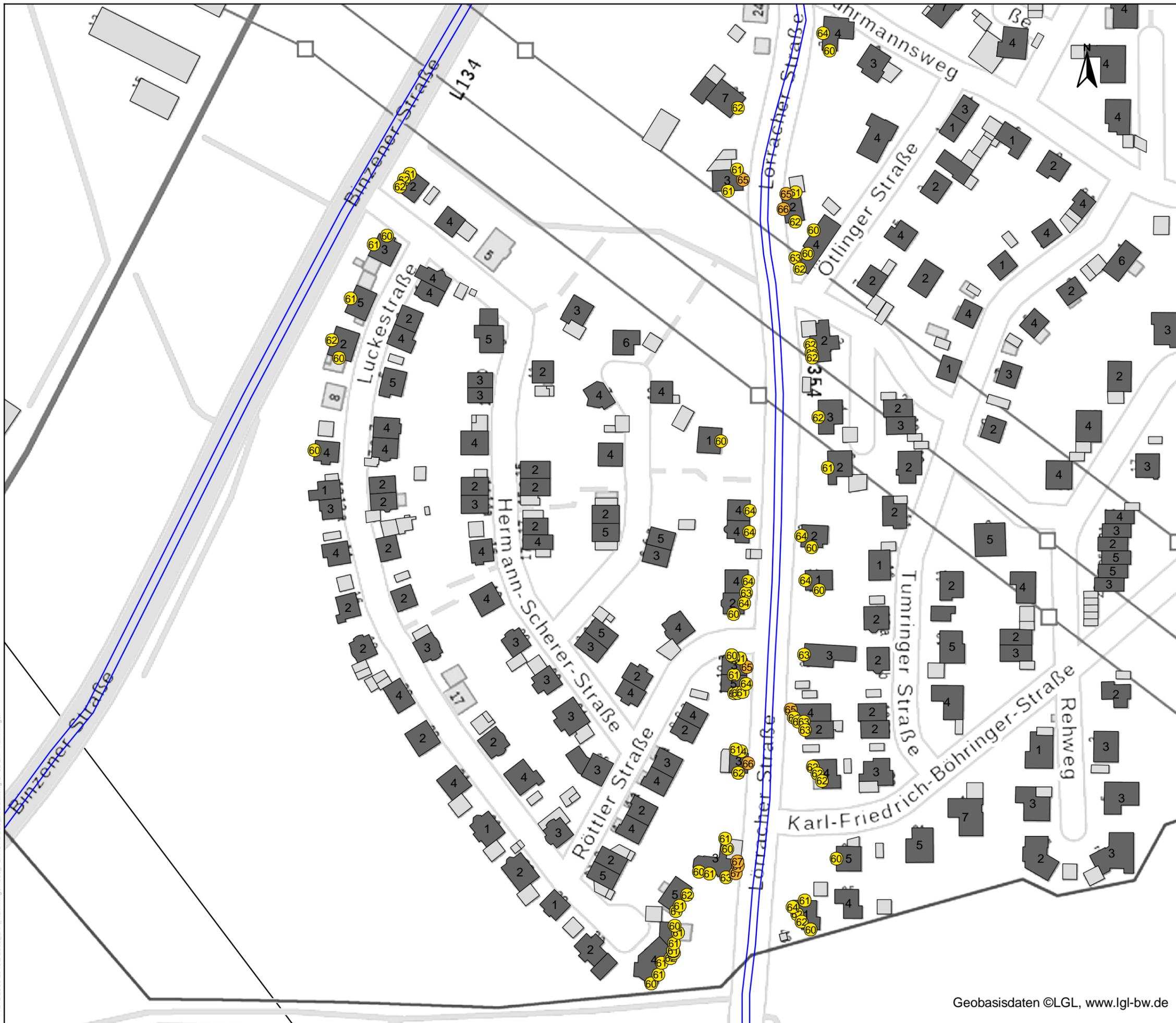
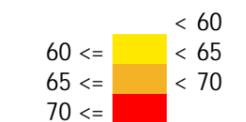
Planbez:
Beurteilungspegel RLS-90 Tag Mitte

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage 6.2
Datum:	03/2022	
Maßstab:	1: 1.500	

Legende

-  Emissionslinie
-  Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Wand
-  Beurteilungspegel für Gebäude mit Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV

Beurteilungspegel am Tag in dB(A)



Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

Planbez:
**Beurteilungspegel RLS-90 Tag
Rümmingen Süd**

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage 6.3
Datum:	03/2022	
Maßstab:	1: 1.500	



Anlage 7

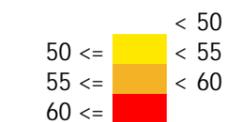
Gebäudelärmkarten RLS-90 Nacht



Legende

- Emissionslinie
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- Nebengebäude
- Schule
- Wand
- Beurteilungspegel für Gebäude mit Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV

Beurteilungspegel in der Nacht in dB(A)



Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

Planbez:
Beurteilungspegel RLS-90 Nacht Rümmingen Nord

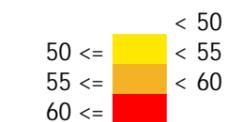
Proj.-Nr:	612-2503	Anlage
Datum:	12/2021	7.1
Maßstab:	1: 1.500	

P:\612\2500-25492-2503_LAP_Rümmingen\500_Planung\500_Planung\500_Bearbeitung\SP02_LAP_Rümmingen

Legende

-  Emissionslinie
-  1 Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Wand
-  Beurteilungspegel für Gebäude mit Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV

Beurteilungspegel in der Nacht in dB(A)



Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

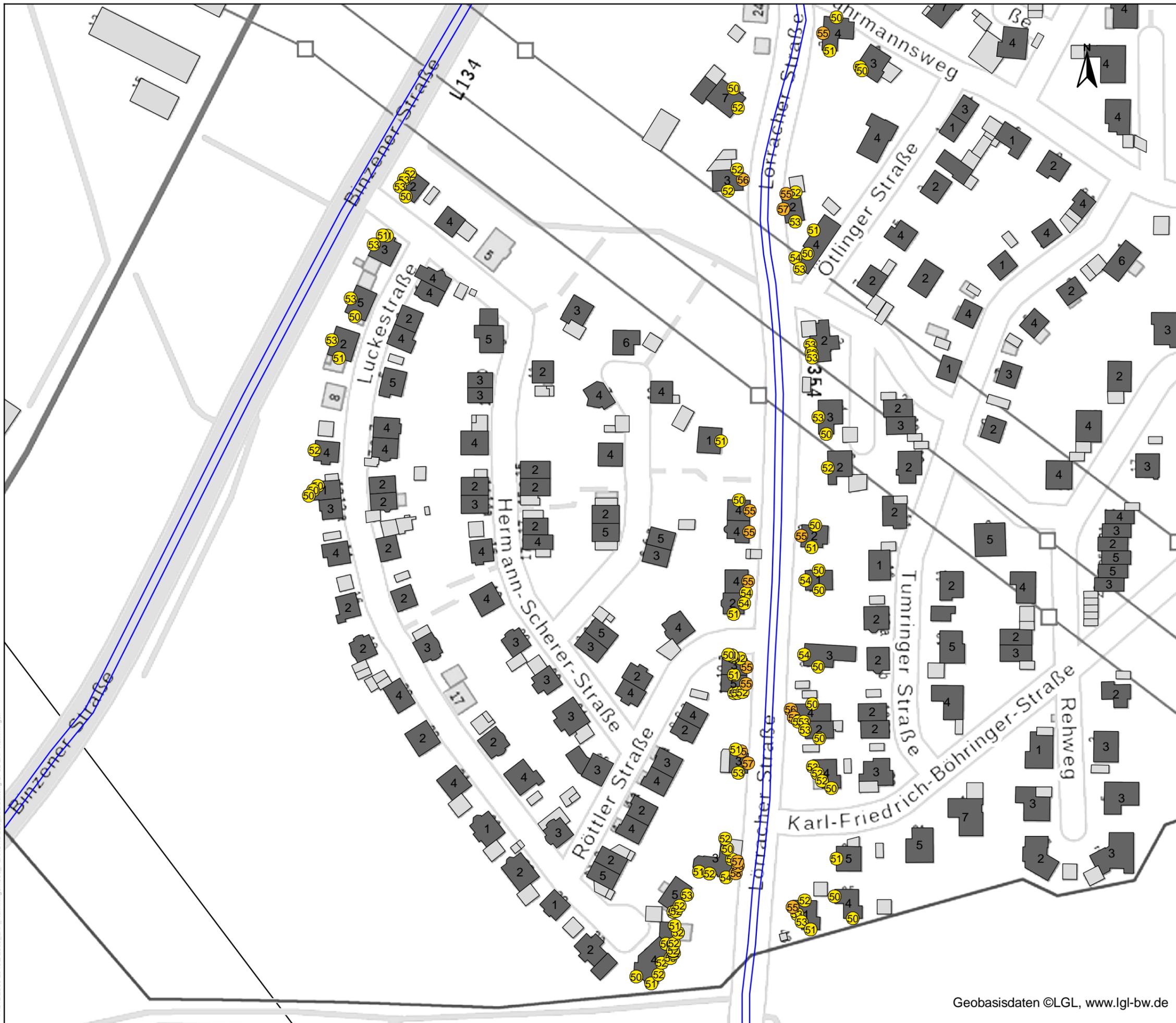
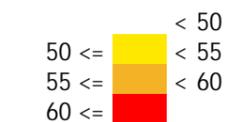
Planbez:
**Beurteilungspegel RLS-90
Nacht
Rümmingen Mitte**

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage
Datum:	03/2022	
Maßstab:	1: 1.500	7.2

Legende

-  Emissionslinie
-  Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Wand
-  Beurteilungspegel für Gebäude mit Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV

Beurteilungspegel in der Nacht in dB(A)



Auftraggeber:
Gemeinde Rümmingen

Projektbez:
Lärmaktionsplan

Planbez:
**Beurteilungspegel RLS-90 Nacht
Rümmingen Süd**

Proj.-Nr:	612-2503	Anlage 7.3
Datum:	03/2022	
Maßstab:	1: 1.500	



Anlage 8

Legende Maßnahmenkonzept



Anlage 9

Leitlinie 1: Lärminderung in der
Stadtplanung

Leitlinie Lärminderung in der Stadtplanung

Ziel Gemeinde der kurzen Wege, lärmabschirmende Bebauung

Zeitraahmen langfristig

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung je nach Maßnahme



Lörracher Straße (K6354)



Lärmschwerpunkte in Rümplingen

Beschreibung Durch eine angepasste Stadtplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. Eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fußgänger- und Radwegenetz kann gefördert werden.

In der Bebauungsplanung ist zudem im Einzelfall zu prüfen, ob beispielsweise eine lärmabschirmende Bauweise oder Lärmschutzanlagen in lärm-belasteten Bereichen sinnvoll sind.

Auch im Rahmen von Bebauungsplanverfahren wird weiterhin im Einzelfall die Lärmsituation untersucht und gegebenenfalls werden Lärm-schutzmaßnahmen vorgesehen.

Lärmbelastungen sollen weiter in der Stadtplanung berücksichtigt und als Entscheidungskriterium in die Entwicklung der Gemeinde eingehen.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümplingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\9-L-1-Stadtplanung-211214-Son.odr



Anlage 10

Leitlinie 2: Förderung lärmärmer
Verkehrsmittel

Leitlinie Förderung lärmarmen Verkehrsmittel

Ziel modale Verlagerung auf lärmarme Verkehrsmittel

Zeitraumen langfristig

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung je nach Maßnahme



Bushaltestelle in Rümplingen



Bushaltestelle in Rümplingen

Beschreibung Ein attraktives Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann Wege, die ansonsten mit dem Kfz zurückgelegt werden, auf lärmarme Verkehrsmittel verlagern.

Für die genannten Verkehrsbereiche sind im Rahmen der Verkehrsentwicklung geeignete Maßnahmen abzuleiten, um die Attraktivität der entsprechenden Verkehrsmittel zu steigern. Beispielsweise kann der Takt der Buslinien erhöht werden.

Bei Straßenbaumaßnahmen sind der Fußgänger- und Radverkehr sowie der ÖPNV zu berücksichtigen. Dadurch können entsprechend den Randbedingungen (Straßenfunktion, -lage und -querschnitt) gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümplingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\10-L2-Lärmarme-Verkehrsmittel-220209-Son.cdr

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Rümplingen**

Proj.-Nr.: 612-2503

Anlage

Projektbez.: **Lärmaktionsplan**

Datum: 02/2022

Planbez.: Leitlinie:
Förderung lärmarmen Verkehrsmittel

Maßstab:

10



Anlage 11

Leitlinie 3: Baulicher Lärmschutz

Leitlinie **Baulicher Lärmschutz**

Ziel Minderung der Lärmimmissionen durch bauliche Maßnahmen

Zeitraahmen je nach Einzelfall

Kosten hoch

Wirkung mittel - hoch



Bildquelle:
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf



Beispiel Oberfläche lärmoptimierter Asphalt

Lärmschutzwand an der Wittlinger Straße

Beschreibung

An Stellen, die trotz stadt- und verkehrsplanerischer Maßnahmen Lärmschwerpunkte bleiben, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Diese können aus Lärmschutzwänden oder -wällen oder im Straßenbau aus lärmoptimierten Fahrbahndeckschichten bestehen. Dabei wird der Verkehrslärm entweder bereits direkt am Emissionsort reduziert oder nahe des Emissionsortes auf dem Ausbreitungsweg abgeschirmt. Aktive Maßnahmen am Emissionsort sind passiven vorzuziehen, da somit auch Freiflächen und Außenwohnbereiche profitieren. Passiver Lärmschutz am belasteten Gebäude ist zudem nur bei geschlossenen Fenstern vollständig wirksam. Im innerörtlichen Bereich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vor allem mit städtebaulichen Aspekten abzuwägen. Der Eingriff ins Ortsbild und die Trennwirkung durch eine Lärmschutzwand im innerörtlichen Umfeld sind daher nur nach genauer Prüfung an besonderen Lärmschwerpunkten vertretbar. Lärm-mindernde Fahrbahndeckschichten werden im innerörtlichen Bereich nur selten eingesetzt. Das ist durch die geringere lärm-mindernde Wirkung bei niedrigen Geschwindigkeiten, bislang eingeschränkte Nutzungs- bzw. Wirkungsdauern und höhere Herstellungs- bzw. Erhaltungskosten bedingt. Im Rahmen von Straßen-neubau- und -erhaltungsmaßnahmen soll aber im Einzelfall auch die schall-technische Eignung in die Auswahl einer geeigneten Fahrbahndeckschicht eingehen. Fahrbahnteiler wie bei der nördlichen Ortsein-/ausfahrt Rüm-mingens (Wittlinger Straße) leisten aufgrund der Absenkung der gefahrenen Geschwin-digkeiten einen positiven Beitrag zur Lärmentlastung. Solch ein Fahrbahnteiler ist auch für den Bereich der südlichen Ortsein-/ausfahrt der Binzener Straße zu empfehlen. Eine mögliche Querungshilfe für Fußgänger in der Schallbacher Straße stellt ebenso eine empfehlenswerte Maßnahme dar.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rüm-mingens\500 Anlagenerstellung\11-L4-Baulicher-Lärmschutz-220209-Son.cdr

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Rüm-mingens	Proj.-Nr.:	612-2503	Anlage 11.1
Projektbez.:	Lärmaktionsplan	Datum:	02/2022	
Planbez.:	Leitlinie: Baulicher Lärmschutz	Maßstab:		

Maßnahme Einsatz lärmindernder Fahrbahndeckschichten

Ziel Minderung der Lärmemissionen des Straßenverkehrs

Zeitraahmen kurz- bis mittelfristig

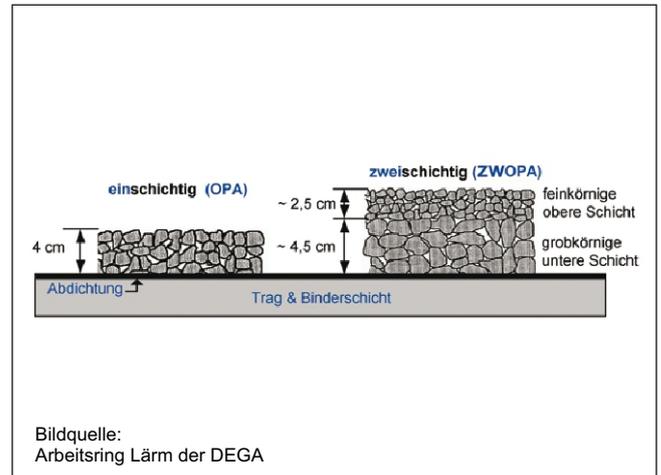
Kosten im Einzelfall zu prüfen

Wirkung mittel - hoch



Bildquelle:
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf

Beispiel Oberfläche lärmoptimierter Asphalt



Bildquelle:
Arbeitsring Lärm der DEGA

Offenporiger Asphalt - Deckenaufbau

Beschreibung Lärmindernde Fahrbahndeckschichten werden bislang meist auf hochbelasteten Straßenabschnitten eingesetzt, auf denen der Verkehr relativ gleichmäßig mit Geschwindigkeiten > 50 km/h in der Nähe einer Wohnbebauung verläuft. Bei diesen handelt es sich dann in der Regel um offenporige Asphalte. Im innerörtlichen Bereich mit vielen Brems-, Beschleunigungs- und Abbiegevorgängen bei geringeren Geschwindigkeiten sind die häufig zur Lärminderung eingesetzten offenporigen Asphalte dagegen weniger wirksam und weisen eine stark eingeschränkte Haltbarkeit auf.

In den letzten Jahren werden auch auf innerörtlichen Straßen (mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) lärmoptimierte Fahrbahndeckschichten eingesetzt und auf ihre schalltechnische Wirkung sowie bautechnische Haltbarkeit hin überprüft. Auf der Basis der gewonnen Erkenntnisse sind im Einzelfall auch in Breisach Lärminderungen durch den Einsatz einer geeigneten Fahrbahndeckschicht möglich. So können beispielsweise durch den Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (z.B. LOA 5D, sogenannter Düsseldorfer Asphalt, oder SMA LA) an Stelle von Splittmastixasphalten auf innerörtlichen Straßen merkliche Lärminderungen erzielt werden.

Bei künftigen Straßenneubau- oder -erhaltungsmaßnahmen wird jeweils auch die schalltechnische Eignung anhand des aktuellen Stands der Technik unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft. Die Auswahl der geeigneten Fahrbahndeckschicht erfolgt im jeweiligen Planungsverfahren ggf. in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger. Zumindest im Bereich der im Lärmaktionsplan ermittelten Lärmschwerpunkte sollten nur lärmindernde Fahrbahndeckschichten zum Einsatz kommen. Zudem sollen Störstellen, die zu relevanten Lärmbeeinträchtigungen führen, im Rahmen der Straßenerhaltung beseitigt werden. Hinweise der Anwohner zu Störstellen werden durch die Gemeinde aufgenommen und an die zuständige Stelle weitergegeben.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümplingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\11-L4-Baulicher-Lärmschutz-220209-Son.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Rümplingen	Proj.-Nr.:	612-2503	Anlage
	Projektbez.:	Lärmaktionsplan	Datum:	02/2022	
	Planbez.:	Maßnahme: Lärmindernde Fahrbahndeckschichten	Maßstab:		11.2

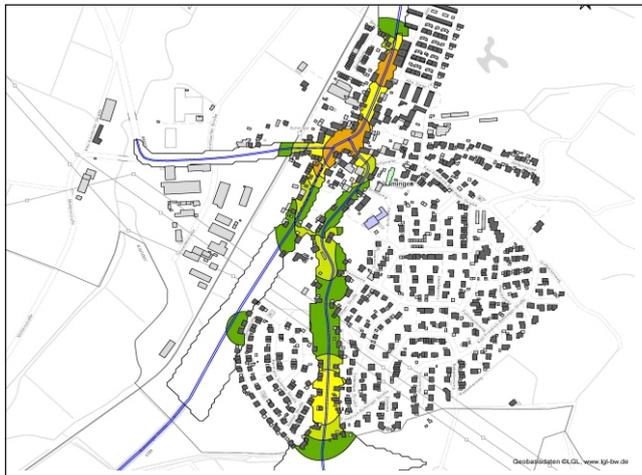
Maßnahme Passiver Lärmschutz an lärmbelasteten Gebäuden

Ziel Minderung der Lärmbelastung in Gebäuden

Zeitraahmen mittelfristig

Kosten mittel

Wirkung mittel



Lärmschwerpunkte in Rümmingen



Beispiel eines Lärmschutzfensters

Beschreibung Für Bereiche, die trotz städtebaulicher, verkehrsplanerischer und aktiver Lärmschutzmaßnahmen weiter eine hohe Lärmbelastung aufweisen, können passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Passiver Lärmschutz besteht aus der Anpassung der Schalldämmeigenschaften der Außenbauteile eines Gebäudes an die Außenlärmpegel. In der Regel werden dabei die Schalldämm-Maße der Fenster erhöht und ggf. Schalldämm-Lüfter eingebaut. Ziel ist es in den lärmbelasteten Gebäuden der Nutzung angemessene Innenraumpegel zu erreichen.

Da durch passive Lärmschutzmaßnahmen nur die Innenbereiche von Gebäuden ruhiger werden, ist Lärmschutz am Emissionsort grundsätzlich vorzuziehen. Dabei ist allerdings im Einzelfall eine Abwägung zwischen städtebaulichen Aspekten, den Kosten und der lärmindernden Wirkung aktiver oder passiver Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes erfolgt zunächst keine konkrete Planung für ein Förderprogramm zum Einbau von Lärmschutzfenstern. Da passive Lärmschutzmaßnahmen von anderen Maßnahmen des Aktionsplans abhängen und deren Realisierung noch zu klären ist, wird der Maßnahmenbereich des passiven Lärmschutzes bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut geprüft.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümmingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\11-L4-Baulicher-Lärmschutz-220209-Son.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Rümmingen	Proj.-Nr.:	612-2503	Anlage
	Projektbez.:	Lärmaktionsplan	Datum:	02/2022	
	Planbez.:	Maßnahme: Passiver Lärmschutz	Maßstab:		11.3



Anlage 12

Leitlinie 4: Steuerung des Verkehrs

Leitlinie Steuerung des Verkehrs

Ziel Verlagerung, Bündelung und Dämpfung des Verkehrs

Zeitraahmen je nach Maßnahme

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung gering - mittel



Tempo-30-Zone Ötlinger Straße



Tempo-20-Zone Dorfstraße

Beschreibung Bei Änderungen bzw. Ergänzungen des Wegenetzes im Straßen- und Schienenverkehr sind auch die Auswirkungen auf die Lärmsituation zu berücksichtigen. In die Abwägung der Entwicklung des Verkehrsnetzes geht die Minimierung der Zahl der Betroffenen von Verkehrslärm ein.

Ein Ziel besteht in der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen. Bereits geringe Verlagerungen von Verkehr auf Nebenstrecken führen dort zu deutlichen Steigerungen der Lärmbelastung, während sich an den Hauptverkehrsstraßen kaum Entlastungen ergeben. Durch die Bündelung wird der großflächigen Ausbreitung des Verkehrslärms entgegen gewirkt. Dazu leisten auch die bereits bestehenden Tempo-30-Zonen im nachgeordneten Netz einen Beitrag.

Neben der Netzplanung kommt auch der Lenkung des Verkehrs im Netz, beispielsweise durch Wegweisung und Geschwindigkeitsbegrenzungen, eine große Bedeutung zu. Bei allen verkehrssteuernden Maßnahmen ist die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Straßensystems zu berücksichtigen.

Einen deutlichen Einfluss auf die Lärmemissionen des Straßenverkehrs hat bei gleicher Verkehrsmenge der Verkehrsablauf. Durch einen stetigen Verkehrsfluss bei geringeren Geschwindigkeiten können Lärmemissionen durch Anfahr- bzw. Beschleunigungsvorgänge vermindert werden, so dass bei gleichen Verkehrsmengen geringere Lärmbelastungen erzielt werden.

Auch durch Parksuchverkehre können unnötige Lärmemissionen hervorgerufen werden. Zur Steuerung dieser Verkehre leisten die bereits vorhandenen Parkwegweiser einen Beitrag.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümmingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\13-Verkehrssteuerung-220209-Son.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Rümmingen	Proj.-Nr.:	612-2503	Anlage
	Projektbez.:	Lärmaktionsplan	Datum:	01/2022	
	Planbez.:	Leitlinie: Steuerung des Verkehrs	Maßstab:		12.1

Maßnahme Temporeduzierung

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraumen kurzfristig

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung ca. 2,5 dB(A) im Umfeld der betroffenen Straßen



Straßennetz Rümmingen



Tempo 60 an der Wittlinger Straße

Beschreibung

Für besonders lärmbelastete Bereiche der Hauptverkehrsstraßen ist die Einrichtung oder Ausweitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu prüfen. Gerade im dicht bebauten innerörtlichen Bereich bestehen kaum wirkungsvolle Alternativen zu geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden scheidet meist aufgrund der Platzverhältnisse und aus städtebaulichen Gründen an Lärmschwerpunkten als mögliche Lösung aus.

Für die L134 (Binzener-, Wittlinger Straße) sowie die K6354 (Lörracher Straße) und die K6327 (Schallbacher Straße) werden Geschwindigkeitsreduzierungen empfohlen. Im gesamten Straßenverkehrsnetz sind einheitliche Regelungen sinnvoll, auch in Bezug auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen. So wird eine Nachvollziehbarkeit der Regelungen durch den Verkehrsteilnehmer erreicht. Die angestrebte Geschwindigkeitsdämpfung kann mittel- bis langfristig durch bauliche Maßnahmen, wie z. B. Fahrbahnverengungen oder Radschutzstreifen, unterstützt werden.

Gemäß den Vorgaben des durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur herausgegebenen „Kooperationserlasses“ vom 29.10.2018, kann ab dem Erreichen der Grenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht in allgemeinen Wohngebieten) von einer Gefahrenlage ausgegangen und somit eine Abwägung bezüglich der Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrtsverbote etc.) vorgenommen werden. Diese Werte beziehen sich auf eine Berechnung nach den Vorgaben der RLS-90 (vgl. Kapitel 2.3.6, Anlage 6 und 7).

Ein Schwerpunkt der Maßnahmenabwägung liegt in der Gegenüberstellung der Betroffenheit der Anwohner und dem Eingriff in den Verkehr.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümmingen\500 Anlagenerstellung\13-Verkehrssteuerung-220209-Son.cdr

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION
Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:	Gemeinde Rümmingen	Proj.-Nr.:	612-2503	Anlage 12.2
Projektbez.:	Lärmaktionsplan	Datum:	01/2022	
Planbez.:	Maßnahme: Temporeduzierung	Maßstab:		

Maßnahme Tempo 30 auf der Binzener-, Wittlinger Straße (L134)

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 4.500 €

Wirkung 2,4 dB(A) im Umfeld der L 134



Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung



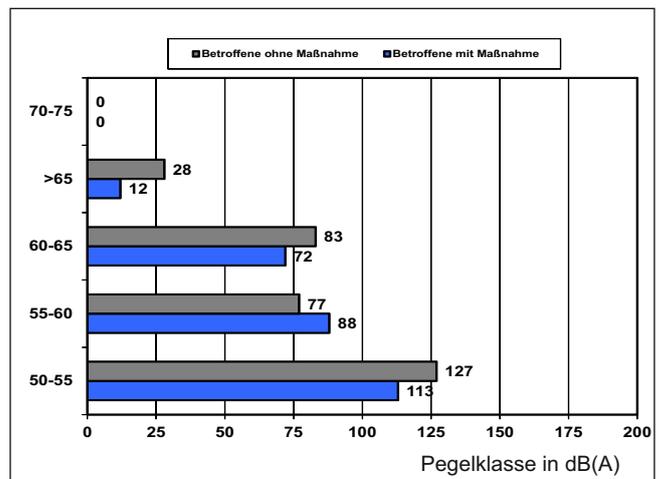
Binzener Straße

Beschreibung Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 134 entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden um 2,4 dB(A). Dies ist eine merkliche Minderung.

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 111 auf 84 verringert werden.



Differenzlärmkarte Tag



Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Rümmingen**

Projektbez.: **Lärmaktionsplan**

Planbez.: **Maßnahme:
Tempo 30 auf der L 134**

Proj.-Nr.: **612-2503**

Datum: **01/2022**

Maßstab:

Anlage

12.3

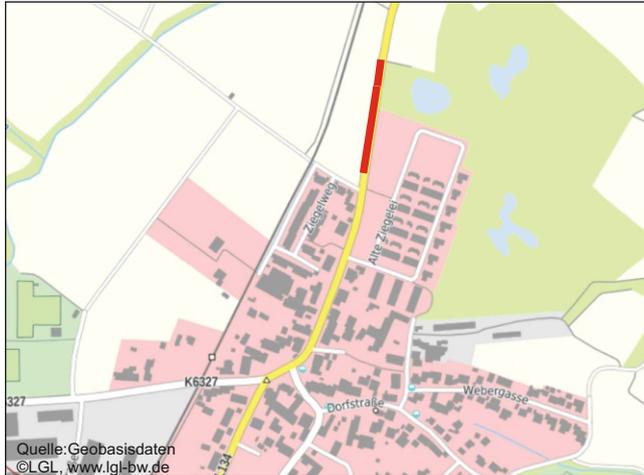
Maßnahme Tempo 50 auf der Wittlinger Straße (L134) Nord

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 1.000 €

Wirkung 1,2 dB(A) im Umfeld der L 134 (Wittlinger Straße) Nord



Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung



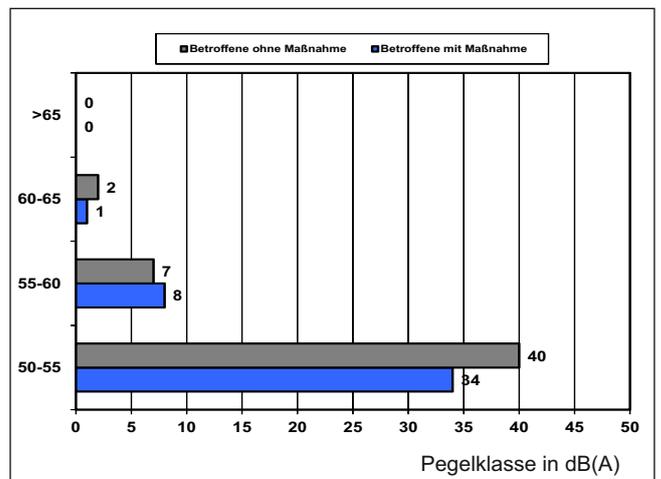
Wittlinger Straße Ortsausgang

Beschreibung Bei einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem oben dargestellten Abschnitt auf 50 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 1,2 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden um 1,2 dB(A). Dies entspricht gut wahrnehmbaren Minderungen.

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 2 auf 1 verringert werden.



Differenzlärmappe Tag



Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümplingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\13-Verkehrssteuerung-220209-Son.cdr

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Rümplingen**

Projektbez.: **Lärmaktionsplan**

Planbez.: **Maßnahme:
Tempo 50 Wittlinger Straße (L 134) Nord**

Proj.-Nr.: **612-2503**

Datum: **01/2022**

Maßstab:

Anlage

12.4

Maßnahme Tempo 30 Schallbacher Straße

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 4.500 €

Wirkung 2,5 dB(A) im Umfeld der Schallbacher Straße



Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung



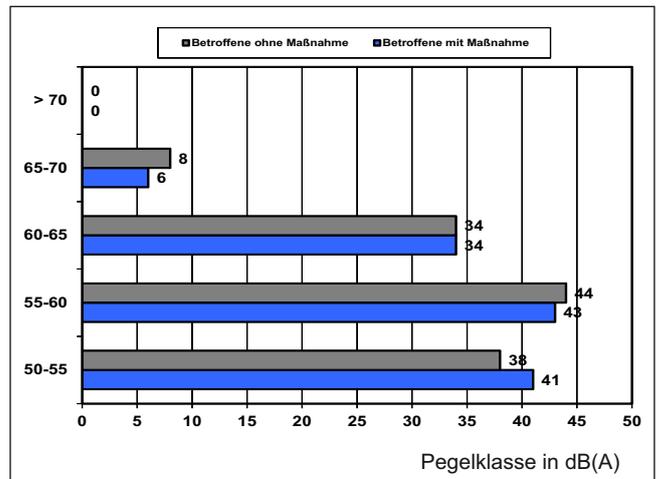
Schallbacher Straße

Beschreibung Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den oben genannten Straßen entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,5 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden um 2,5 dB(A). Dies entspricht gerade wahrnehmbaren Minderungen.

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 42 auf 40 verringert werden.



Differenzlärmkarte Tag



Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme

FICHTNER
 WATER & TRANSPORTATION
 Fichtner Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Rümmingen**
 Projektbez.: **Lärmaktionsplan**
 Planbez.: **Maßnahme: Tempo 30 Schallbacher Straße**

Proj.-Nr.: 612-2503
 Datum: 01/2022
 Maßstab:
Anlage 12.6

Maßnahme Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraumen kurzfristig

Kosten je nach Art der Überwachung

Wirkung ca. 0,5 bis 1 dB(A)



Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung



Bewertende Geschwindigkeitsanzeige an der Schallbacher Straße

Beschreibung

In Berechnungen zu Schallemissionen von Straßen wird die auf einem Streckenabschnitt zulässige Geschwindigkeit zugrunde gelegt. In vielen Fällen wird sich in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit auch ein typisches Geschwindigkeitsprofil einstellen, das einen Anteil von Fahrzeugen mit Überschreitungen umfasst. Wenn sich lokal ein überdurchschnittliches Geschwindigkeitsniveau ausbildet, können die rechnerischen Emissionsansätze die realen Bedingungen unterschätzen. Auch aus Gründen der Steigerung der Verkehrssicherheit und einer Verstärkung des Verkehrsflusses kann eine Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten sinnvoll sein.

Ziel ist es, einen stetigen Verkehrsfluss auf einem geringeren, der zulässigen Geschwindigkeit angepassten, Niveau zu erreichen. Dazu können sowohl stationäre Anlagen als auch mobile Kontrollen einen Beitrag leisten. Neben der klassischen Überwachung können auch durch die Geschwindigkeit bewertende Anzeigen (siehe Bild) merkliche Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht werden. Mögliche Störungen durch Beschleunigungsvorgänge hinter einer stationären Anlage sollten durch flankierende Maßnahmen wie z.B. ergänzende mobile Kontrollen oder einen relativ geringen Abstand der Überwachungsstellen vermieden werden.

Das Potenzial einer solchen Maßnahme hängt von der Reduzierung des tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeitsniveaus ab. Durch eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus um 5 km/h kann eine Pegelminderung um ca. 0,5 dB(A) erreicht werden, bei einer Absenkung um 10 km/h liegt die Minderung bei ca. 1 dB(A). Werden auch Fahrzeuge, die aufgrund fehlender Kontrollen mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit eine deutlich höhere Störung (insbesondere nachts) hervorrufen, durch die Überwachung eingebremst, kann eine für die Anwohner spürbare Entlastung erzielt werden, die über die rechnerische Minderung hinausgeht.

P:\612\2500-2549\2-2503 LAP Rümplingen\500 Planung\550 Anlagenerstellung\13-Verkehrssteuering-220209-Son.cdr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Gemeinde Rümplingen	Proj.-Nr.:	612-2503	Anlage
	Projektbez.:	Lärmaktionsplan	Datum:	01/2022	
	Planbez.:	Maßnahme: Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen	Maßstab:		12.7



Anlage 13

Abwägungstabelle Stellungnahmen

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 21
-----	--------------------	--------------------	----------------

A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

A.1 LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH VERKEHR (25.04.2022)	
<p>Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanungen unterliegen den Regelungen des Kooperationserlasses. Abwägungsprozess und Ermessensausübung für die Verkehrsbehörden sind beschrieben, das beschriebene Prüfschema ist bindend.</p> <p>Gemäß Erlass ist von den Verkehrsbehörden zu prüfen, ob sich aus den Lärmberechnungen deutliche Betroffenheiten ergeben. Nach Ergänzungsschreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 13.04.2021 zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung entfaltet sich eine Bindungswirkung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung bei Hauptverkehrsstraßen i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, unabhängig von der Klassifizierung.</p> <p>Grundsätzlich steht der Fachbereich Verkehr der Aufstellung des Lärmaktionsplans positiv gegenüber, allerdings kann nicht allen Vorschlägen zugestimmt werden bzw. wären genauere Abwägungen noch deutlicher herauszuarbeiten.</p> <p>L 134 (Binzener Straße)</p> <p>Bereits ab Haus-Nr. 13 wird eine ganztägige Reduzierung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit beantragt, wobei die gesundheitskritischen Werte am Tag erst kurz vor der Einmündung der „Schallbacher“ Straße überschritten werden, vorher werden nur punktuell Werte von 64 oder 65 dB(A) erreicht, der Großteil liegt bei 60 bzw. 62 dB(A).</p> <p>In der Nacht beginnen die Überschreitungen allerdings bereits in Höhe von Haus-Nr. 20 und setzen sich durchgängig fort.</p> <p>In Anbetracht einer einheitlichen Beschilderung für den gesamten Ortskern wird jedoch eine differenzierte Lärmreduzierung nur bei Nacht in diesem Abschnitt für nicht sinnvoll erachtet, so dass einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ab Haus-Nr. 20 zugestimmt werden kann.</p> <p>Durch eine entsprechende vorgelagerte Aufstellung der Beschilderung gemäß VwV-StVO § 41 zu Zeichen 274 IV. Randnummer 6, wonach diese soweit vor der Gefahrstelle aufgestellt werden soll, dass eine Gefährdung auch bei ungünstigen Sichtverhältnissen ausgeschlossen ist (innerorts ca. 30 - 50 m), würde dann auch der Bereich von Haus-Nr. 11 mit einbezogen.</p> <p>Die berechnete Fahrzeitverlängerung von insgesamt 28 Sekunden auf der gesamten Landesstraße ist zunächst vollkommen akzeptabel, allerdings werden bei einer Fahrbeziehung mit der Lörracher Straße die Belange des fließenden Verkehrs deutlich beeinträchtigt, da dort bereits ein Fahrzeitverlust von ca. 36 Sekunden gegeben ist.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden ab Binzener Straße Hausnummer 13 durchgängig überschritten, somit sind die Voraussetzungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit schon dort gegeben.</p> <p>Der Stellungnahme wird demgemäß nicht gefolgt.</p> <p>Laut dem Kooperationserlass des Verkehrsministeriums BW werden Fahrzeitverlängerungen bis zu einem Wert von 30 Sekunden als nicht ausschlaggebend erachtet. Eine Durchfahrt der gesamten Binzener als auch der Lörracher Straße wird im Regelfall nicht auftreten, da dies keine sinnvolle Route darstellt. Eine Durchfahrt der gesamten Wittlinger und Lörracher hingegen wird oftmals auftreten. Hierbei ist den 36 Sekunden in der</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Hier sollten die Abwägungen nochmals deutlicher herausgearbeitet werden, die für die Lärmreduzierung gegenüber den Belangen des fließenden Verkehrs sprechen.</p> <p>L 134 (Wittlinger Straße) Der innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann zugestimmt werden, ab HausNr. 21 werden die gesundheitskritischen Werte durchgängig überschritten. Die erforderliche Minderungswirkung ist mit 2,4 dB(A) aufgerundet auf 3 dB(A) gegeben, so dass die Maßnahme durchaus geeignet ist und immerhin zu einer Lärmentlastung von 440 Personen führt. Durch eine Beschilderung der 30 km/h direkt hinter der Einmündung „Bachweg“ würden auch noch die Belange der dortigen Anwohner berücksichtigt und die Abstände der Beschilderung Ortstafel - 30 km/h werden eingehalten.</p> <p>Auch hier ist die berechnete Fahrzeitverlängerung von insgesamt 28 Sekunden auf der gesamten Landesstraße ebenso wie bei der „Binzener Straße“ zunächst vollkommen akzeptabel, bei einer Fahrbeziehung mit der Lörracher Straße werden die Belange des fließenden Verkehrs deutlich beeinträchtigt. Damit sind hier zusätzliche Abwägungen herauszuarbeiten, die für die Lärmreduzierung gegenüber den Belangen des fließenden Verkehrs sprechen.</p> <p>Der außerörtlichen Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h kann - wie bereits im Vorgespräch gemeinsame mit der Gemeinde und dem Regierungspräsidium besprochen - nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Lörracher Straße die Reisezeiterhöhung in der Wittlinger Straße hinzuzuaddieren. Damit entsteht für diese Verkehrsbeziehung eine Reisezeiterhöhung von insgesamt 51 Sekunden. Diese Information wurde im Erläuterungsbericht ergänzt (siehe Seite 24/25). Eine Reisezeiterhöhung von mehr als 30 Sekunden stellt eine relevante Verlängerung der Reisedauer dar und ist deshalb sorgfältig abzuwägen. Alle Abwägungsaspekte wurden im Zuge der Maßnahmenprüfung zusammengetragen. Auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner diese Reisezeiterhöhung als akzeptabel im Verhältnis zu den erzielbaren Lärminderungen der Anwohner angesehen.</p> <p>Außerdem führen niedrigere Geschwindigkeiten in der Regel zu einer Verstetigung des Verkehrs durch geringere Schwankungen in den gefahrenen Geschwindigkeiten.</p> <p>Es wird keine Notwendigkeit zur Ausweitung der Abwägung gesehen. Diese befasst sich ausreichend mit allen notwendigen Abwägungsaspekten.</p> <p>Zunächst wird begrüßt, dass einer Geschwindigkeitsreduzierung zugestimmt wird. Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden die Immissionsgrenzwerte bereits auf der Höhe des Bachwegs deutlich überschritten, somit sind die Voraussetzungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit schon dort gegeben. Dieser Aussage wird somit zugestimmt. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass bereits seit der Fassung des Kooperationserlasses aus dem Jahr 2012 auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptabel sind, wenn andere Belange der Maßnahme entgegenstehen (z. B. die Zunahme der Reisezeit für Verkehrsteilnehmer oder nachteilige Verlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche).</p> <p>Zu den Gesamtfahrzeitverlängerungen wird auf die Erläuterungen zur Maßnahme in der Binzener Straße verwiesen (siehe oben).</p> <p>Es wird keine Notwendigkeit zur Ausweitung der Abwägung gesehen. Diese befasst ausreichend mit allen notwendigen Abwägungsaspekten.</p> <p>Dieser Einschätzung wird nicht gefolgt. Reduzierungen der Lärmwerte sind bereits ab ca. 1 dB(A) wahrnehmbar und führen dementsprechend zu einer Entlastung. Zudem handelt es sich lediglich um einen kurzen</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 21
	<p>Zum einen ist die Maßnahme aufgrund der Minderungswirkung von 1,2 dB(A) nicht geeignet, einen erforderlichen Erfolg für die Gesundheit der Anwohner zu erzielen. Zum anderen halten wir die Maßnahme für nicht verhältnismäßig, da nur einzelne Personen betroffen sind (Änderung der Betroffenen >60 dB(A) tags von 2 auf 1 Personen und Änderung der Betroffenen >50 dB(A) nachts von 3 auf 2 Personen), sich die berechneten Lärmwerte sowohl Tags als auch nachts nicht im gesundheitskritischen Bereich bewegen und eine nach § 45 Abs. 9 StVO auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse notwendige Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, nicht zu erkennen ist.</p> <p>K 6354 (Lörracher Straße) Bereits kurz nach dem Ortseingang liegen bei Haus-Nr. 44 Werte von > 65/55 dB(A) vor. Im weiteren Verlauf werden auf einer Strecke von ca. 200 m diese Werte zwar nicht mehr ganz erreicht, ein Lückenschluss ist hier aber unstrittig. Die erforderliche Minderungswirkung der Maßnahme ist mit 2,4 dB(A) aufgerundet auf 3 dB(A) gegeben, so dass die Maßnahme durchaus geeignet ist und immerhin zu einer Entlastung von 580 Personen führt. Bei der berechneten Fahrzeitverlängerung von ca. 36 Sekunden werden allerdings die Belange des fließenden Verkehrs in einem erhöhten Maße beeinträchtigt. Allerdings dürfte es sich hierbei um Idealwerte handeln, die nur während der Randzeiten gegeben sind. Sofern seitens des ÖPNV hier keine Bedenken geäußert werden, wäre diese Fahrzeitverlängerung akzeptabel.</p> <p>K 6327 (Schallbacher Straße) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf der Kreisstraße bis zu den Bahngleisen ist unstrittig, unter anderem da es sich um ein kurzes Stück von 80 m handelt und das Gesamtbild (gleichmäßige Geschwindigkeitsbeschränkung auf allen klassifizierten Straßen von der Ortsmitte ausgehend) abrundet.</p>	<p>Maßnahmenabschnitt, der zu einer Reisezeitverlängerung von 2 Sekunden führt.</p> <p>Die Zustimmung des LRA zur vorgeschlagenen Maßnahme wird begrüßt.</p> <p>Von Seiten des ÖPNV-Betriebs ging in der Offenlage keine Stellungnahme ein.</p> <p>Die Zustimmung des LRA zur vorgeschlagenen Maßnahme wird begrüßt.</p>	
<p>A.2 LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH STRAßEN (25.04.2022)</p>			
<p>Nach §51 StrG ist die Untere Straßenbaubehörde für die betriebliche und bauliche Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen zuständig und vertritt den Landkreis als Baulastträger der Kreisstraßen. Es werden verschiedene straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Gemeinde zur Lärminderung an der Landesstraße 134 und den Kreisstraßen 6347 und 6327 beschrieben. Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanung unterliegen den Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü. Abwägungsprozess und Ermessensausübung sind beschrieben. Das Prüfschema ist für die Verkehrsbehörde bindend. Gemäß Erlass kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht, wenn die Schwellenwerte 70 dB(A)</p>		<p>Die Erreichung der genannten Schwellenwerte von 70 bzw. 60 dB(A) deutet lediglich darauf hin, dass</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden. Zur Beurteilung konkreter Lärmbetroffenheiten aus Straßenverkehrslärm sind nach Erlasslage Gebäudelärmkarten nach RLS 90 zu erstellen. Anhand dieser ist die konkrete Anzahl und Lage deutlicher Betroffenheiten festzustellen sowie der Zielwert von 3 dB(A) zur Lärminderungswirkung nachzuweisen.</p> <p>Maßnahme 1: zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Zuge L134 Ortsdurchfahrt Rümmingen (Anlage 12.3)</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3)- Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht keine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 - 7.3)- Die Lärminderungswirkung beträgt 2,4 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird nicht erreicht.- Die Landesstraße 134 ist die zentrale / einzige Verkehrsachse für das Kandertal. Aufgrund der hervorgehobenen Stellung ist die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs von hoher Bedeutung.- Der Lärmaktionsplan verweist auf mögliche Verdrängungseffekte auf andere Streckenabschnitte (Kapitel 7) wie z.B. Kreisstraße 6344 einhergehend mit Zunahme von Lärmbelastungen in Wittlingen und Lö-Haagen.- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung sind nach Kooperationserlass-Lärmaktionsplan BaWü differenziert zu untersuchen. Es erfolgte keine differenzierte Untersuchung z.B. Tempo 30 (Tag, Nacht, Tag & Nacht) oder Tempo 40 (Tag, Nacht, Tag &	<p>gewichtige Gründe gegen eine Anordnung sprechen müssten. Sie stellen keine Grenzwerte dar, die für verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen vorauszusetzen wären.</p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass eine Ermessensausübung immer im Einzelfall vorzunehmen ist. Der angeführte Kooperationserlass wie auch die Ergänzungen hierzu definieren keine Grenzwerte, ab denen verkehrsrechtliche Anordnungen erforderlich bzw. abzulehnen sind. Hierzu gibt ein Urteil des VGH Baden-Württemberg zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Uhltingen-Mühlhofen gute Vorgaben, die aber nicht mit den in der Stellungnahme genannten Schwellen übereinstimmen. Gemäß Urteil: „Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).“ Ab diesen Schwellen beginnt die Abwägung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans Rümmingens. Bei den vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen liegen im Umfeld zahlreiche betroffene Anwohner mit teils deutlicher Überschreitungen des jeweils geltenden Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV vor.</p> <p>Der genannte Zielwert von 3 dB(A) wird bereits mit 2,1 dB(A) erreicht, da die Lärminderungswerte auf ganze Zahlen aufzurunden sind. Außerdem sind bereits seit der Fassung des Kooperationserlasses aus dem Jahr 2012 auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptabel, wenn andere Belange der Maßnahme entgegenstehen (z. B. die Zunahme der Reisezeit für Verkehrsteilnehmer oder nachteilige Verlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche).</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die in der Stellungnahme aufgeführten Kriterien sind wie oben ausgeführt nicht als Grundlage für eine Ermessensausübung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen geeignet. Die Gemeinde muss daher bei den angewandten Maßstäben bleiben.</p> <p>Diese gingen in die Abwägung ein. Aufgrund der Geringfügigkeit wird die Maßnahme weiterverfolgt.</p> <p>Da die Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich überschritten sind, wäre eine Reduzierung der Geschwindigkeit z. B. nur für die Nachtzeit nicht ausreichend zur notwendigen Minderung der</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>Nacht).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Abschnitte mit hoher Einwohnerdichte > 1.500 Einwohner/km² und Lärmschwerpunkten Tag / Nacht entsprechend Anlagen 4 und 5 zu reduzieren. <p>Maßnahme 2: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h auf nördlichem Abschnitt L134 (Anlage 12.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abschnitt befindet sich außerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt. - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenen über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3). - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht keine Betroffenen über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 - 7.3). - Die Lärminderungswirkung beträgt 1,2 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird weit verfehlt. - Die maßgebliche Wohnbebauung befindet sich hinter einer vorhandenen Lärmschutzwand. - Die Maßnahme zur Lärminderung ist dem Grunde nach unbegründet, widerspricht dem Gebot der Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs, weshalb darauf zu verzichten ist <p>Maßnahme 3: zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Lörracher Straße (Anlage 12.5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenen über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3). - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht eine Betroffenen über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 -7.3). - Die Lärminderungswirkung beträgt 2,4 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird verfehlt. - Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung sind nach Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü differenziert zu untersuchen. Vorliegend erfolgte keine differenzierte Untersuchung z.B. Tempo 30 (Tag, Nacht, Tag & Nacht) oder Tempo 40 (Tag, Nacht, Tag & Nacht). - Es wird empfohlen, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Abschnitte mit hoher Einwohnerdichte > 1.500 Einwohner/km² und Lärmschwerpunkten Tag / Nacht entsprechend Anlagen 4 und 5 zu reduzieren. - Perspektivisch führt das Vorhaben Teilortsumfahrung Rümmingen zu einer vollständigen Entlastung der Lörracher Straße vom Durchgangsverkehr. Es verbleibt allein der Quell- und Zielverkehr der Anwohner auf der künftigen Gemeindestraße. Die Gemeinde hat sich bei Umsetzung der Teilortsumfahrung zum Rückbau / Umgestaltung der Lörracher Straße verpflichtet. Die Teilortsumfahrung bietet die Chance zur Entwicklung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte. <p>Maßnahme 4: zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Schallbacher Straße (Anlage 12.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird auf die ergänzenden Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü verwiesen. Eine Bindungswirkung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung entfaltet sich bei Hauptverkehrsstraßen 	<p>bestehenden Lärmbelastungen. Zudem wird bei der Höhe der vorliegenden Lärmbelastungen die Maßnahme Tempo 40 als nicht ausreichend erachtet.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Siehe obige Erläuterungen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Siehe obige Erläuterungen.</p> <p>Eine vollständige bauliche Umsetzung der Teilortsumfahrung wird nicht zeitnah erfolgen, daher ist eine kurz- bis mittelfristige Entlastung der Einwohner anzustreben.</p> <p>Die Aussage zu den Chancen durch die Realisierung der Teilortsumfahrung wird begrüßt.</p> <p>Unabhängig von der Bindungswirkung von Maßnahmen, können gemäß Kooperationserlass auch Straßen unter den Schwellenwerten in Lärmaktionsplänen betrachtet</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 21
-----	--------------------	--------------------	----------------

<p>i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Entsprechend dem Ergebnis des Verkehrsmonitorings BaWü 2019 beträgt für die Kreisstraße 6327 der DTW 3.846 Kfz/24h (Anteil Schwerverkehr 2,29%). Daraus ergibt sich ein jährliches Verkehrsaufkommen in Höhe von rd. 1,40 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr. Im Sinne BImSchG handelt es sich damit bei der Schallbacher Straße nicht um eine Hauptverkehrsstraße. Im Zusammenhang mit der erheblichen Unterschreitung des 3 Millionen Grenzwertes und einer rechtsfehlerfreien Festlegung von Maßnahmen für einen Lärmaktionsplan kann die Schallbacher Straße daher nach den Bestimmungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü keine Berücksichtigung finden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3). - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht eine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 -7.3). - Die Lärminderungswirkung beträgt 2,5 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird verfehlt. - Es erfolgte keine differenzierte Untersuchung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Lärminderung nach Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü z.B. Tempo 30 (Tag, Nacht, Tag & Nacht) oder Tempo 40 (Tag, Nacht, Tag & Nacht). - Der entsprechende Abschnitt befindet sich zwischen Landesstraße und Bahnübergang Kandertalbahn in einem Bereich, bei dem die bisherige zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h nicht erreicht werden kann. - Die Maßnahme zur Lärminderung ist dem Grunde nach unbegründet, weshalb darauf zu verzichten ist. 	<p>werden. Wenn keine Bindungswirkung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme vorliegt, obliegt die Ermessensausübung der zuständigen Fachbehörde. Die zuständige Verkehrsbehörde des Landratsamtes Lörrach hält diese Maßnahme laut Stellungnahme zum Lärmaktionsplan für „unstrittig“. Der Stellungnahme wird deshalb nicht gefolgt.</p> <p>Auch wenn es sich um einen kurzen Abschnitt handelt, auf dem die 50 km/h ggf. nicht vollständig erreicht werden, sind Beschleunigungsvorgänge in Form von Geräuschspitzen deutlich wahrnehmbar. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können diese gemindert werden. Insgesamt wird das Fahrverhalten verstetigt. Dadurch können auch Gefahrensituationen in dem unübersichtlichen Knotenpunktbereich entschärft werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
--	---

A.3 LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH GESUNDHEIT
(25.04.2022)

<p>Der Fachbereich Gesundheit befürwortet grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen. Dabei sollten aktive Schallschutzmaßnahmen bevorzugt werden.</p> <p>Als Informationsquellen über gesundheitliche Risiken für durch Lärm belastete Personen eignen sich u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Internetseite des Umweltbundesamtes „Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit“ https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkungen#qehorschaden-und-stressreaktionen • Ratgeber des Umweltbundesamtes „Lärm - das unterschätzte Risiko“: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laerm-unterschaetzte-risiko • Internetseite des Robert-Koch-Instituts mit Daten aus dem RKI-Gesundheitsmonitoring 	<p>Die Zustimmung wird begrüßt.</p>
---	-------------------------------------

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 21
	<p>https://www.rki.de/DE/Content/GesundAZ/L/Laerm/Laerm_inhalt.html</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtsarbeit im Deutschen Ärzteblatt „Auswirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislauf-System“ (Deutsches Ärzteblatt, Jg. 116, Heft 14, ö. April 2019) https://www.aerzteblatt.de/archiv/206499/Auswirkungen-von-Laerm-auf-das-Herz-Kreislauf-System • “Gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm im urbanen Raum (Bundesgesundheitsblatt, Jg. 2020, Heft 63, 2. Juli 2020) https://www.springermedizin.de/gesundheitsliche-auswirkungen-von-umgebungs-laerm-im-urbanen-raum/18141924?fulltextView=true • Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region (2018): Für durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel empfiehlt die LEG die durchschnittliche Lärmbelastung Lden auf 53 Dezibel und die nächtliche Lärmbelastung Lnight auf 45 Dezibel zu verringern, da Lärmpegel oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden sind. https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region 		
A.4	<p>LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH UMWELT / GEWERBEAUF SICHT (IMMISSIONS-SCHUTZ) (25.04.2022)</p>		
	Keine Stellungnahme abgegeben.		
A.5	<p>REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG - ABTEILUNG MOBILITÄT, VERKEHR, STRAßEN (07.04.2022)</p>		
	<p>wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans der Gemeinde Rümmingen beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den im Erläuterungsbericht des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahme wie folgt Stellung: 1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p> <p>Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Rümmingen vom Februar 2022 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Lörrach als staatliche Behörde. Für die Anordnung</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
		Seite 8 von 21

benötigt das Landratsamt die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde.

Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit.

Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.

Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbefürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Verkehrsregelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.</p> <p>Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärm-berechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln.</p> <p>Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten, empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Wir bedanken uns für das Onlinetreffen im Vorfeld der Anhörung und verweisen auf die dort gemachten Aussagen. Im Übrigen schließen wir uns der mit uns abgestimmten Stellungnahme des Landratsamts Lörrach an.</p> <p>2. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden</p> <p>Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An Bundesfern- und Landesstraßen können dabei bauliche Maßnahmen an der Straße oder vom Lärm betroffenen Gebäuden nur im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden.</p>		<p>Dies wird begrüßt.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>An Landesstraßen müssen die im Staatshaushaltsplan festgelegten und nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden.</p> <p>Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vordem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulasträgers.</p> <p>Ob eine Überschreitung der Auslösewerte vorliegt, ist davon abhängig, ob von der Straßenverkehrsbehörde im weiteren Verfahren eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Verkehrsbeschränkung festgesetzt wird. Erst danach können die für eine Lärmsanierung maßgebenden Beurteilungspegel entsprechend der RLS-19 berechnet und die jeweiligen Anspruchsberechtigungen ermittelt werden.</p>	<p>Aus Sicht der Gemeinde ist hierbei die Situation zum Zeitpunkt der Antragstellung maßgebend.</p>

B PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

<p>B.1 BÜRGER/IN A (08.04.2022)</p>	
<p>zunächst herzlichen Dank für Ihre Bemühungen und Ihren guten Willen die Betroffenen Bürger von Rümmingen von den sich aus der Aufstellungspflicht eines Lärmaktionsplanes und daraus resultierenden potentiellen Verbesserungen partizipieren lassen zu wollen.</p> <p>Mit Interesse verfolgte ich den durch die Gemeinde beauftragte und von der Firma Fichtner erstellten und am 22.02. im Rahmen der Gemeinderatssitzung, sowie am 17.03.2022 online per WebEx vorgetragene Erläuterungsbericht zum Lärmaktionsplan. Da ich etlichen Punkten der Argumentation, und den daraus resultierenden Empfehlungen nicht teilen kann, erlaube ich mir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung diese zu benennen und zu begründen.</p> <p>Um eines grundsätzlich gleich vorwegzunehmen: Es geht mir mit Nichten darum jeglichen betroffenen Parteien ihr Recht auf Schutz aberkennen zu wollen, etwas zu boykottieren, primär eigene Interessen zu verfolgen, vermeintlich Recht zu haben, oder gar mir Wissenschaftliche Expertise anmaßen zu wollen!</p> <p>Dennoch komme ich leider nicht umhin die Resultate und die darin getroffen Abwägungen. konstruktiv Kritik zu üben, wobei es mir und das möchte ich ausdrücklich betonen fern liegt irgendjemand persönlich anzugreifen, seien dies die Ersteller der Firma Fichtner oder deren Auftraggeber oder gar betroffenen</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Bürgern Ihrem legitimen Schutzanspruch in gebührendem Maße zu berauben. Dennoch sei erwähnt, dass sowohl am 22.02. als am 17.03. jeweils lediglich 4 Gäste (ohne mich und Vertreter der Gemeinde) sich für diese Thema interessiert hatten, auch wenn das allein auch noch kein Desinteresse impliziert, obgleich es meines Wissens auch keine Unterschriftenliste sich beklagender direkt Betroffener gibt. Somit basieren die Bemühungen primär auf als empirisch gegeben Annahmen und ggf. Beschwerden einzelner Bürger.</p> <p>Dennoch geht es mir einzig um eine soweit möglich objektive Beurteilung, und wenn notwendig und gerechtfertigt verhältnismäßigen Maßnahmen unter Berücksichtigung eines breiten öffentlichen Interesses, sowie Wahrung der Aufgaben, die in diesem Falle nun mal Land als auch Kreisstraßen haben.</p> <p>Zitat : https://www.loerrach-landkreis.de/de/Service-Verwaltung/Fachbereiche/Straßen/Kreisstraßen «Der Landkreis braucht eine gute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie ist eine notwendige Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreisgebiets, die Sicherstellung der Mobilität der Kreisbevölkerung und den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Eine weitere Funktion der Kreisstraßen ist, die Verbindung zu den Bundes- und Landesstraßen herzustellen.»</p> <p>Ich denke diese Grundsatzaufgabe gilt erst recht und nicht minder für Landstraßen.</p> <p>Auch wenn ich aktuell nicht zu den Anwohnern gehöre, die vom Lärm betroffen sind, weiß ich aus eigener jahrelanger Erfahrung was es heißt an einer stark frequentierten Landstraße mit Höchstgeschwindigkeit 60 km/h mit bis nachts und früh morgens laut hupender Trambahn am unbeschränkten Bahnübergang zu Wohnen und bezeichne mich selbst als sehr geräuschempfindlich. Darüber hinaus auch aus Gesprächen mit mehreren Anwohnern über deren jeweiliges Empfinden, sowie Aussagen von einem direkt massiv betroffenen Anwohner der Lörracher Str. mit Wortmeldung am 17.03., dass primär die Lärmspitzen (Beispiel nächtliches Türschlagen am Zigarettenautomaten) das eigentliche Problem sind und nicht das Grundrauschen der Abrollgeräusche ob nun mit 30 oder 50 km/h, doch dazu später noch mehr.</p> <p>Meine Kritikpunkte und Anmerkungen:</p> <p>Grundsätzlich stellt sich mir die Abwägung im Erläuterungsbericht zu Einseitig dar, denn er berücksichtigt m.e. nur unzureichend das öffentliche Interesse der Funktion einer Land-Kreisstraße und den durch die vorgeschlagene Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h belastete Durchgangsverkehr durch Pendler oder sonstige.</p> <p>Diese wie noch folgende weitere nicht bzw. hinreichend gewürdigten Abwägungsaspekte sind jedoch primär</p>		<p>Es wird auf die diversen Initiativen der vergangenen Jahre auf Basis von Gemeinderatsbeschlüssen und die im Entwicklungskonzept Rümmingen 2025 enthaltenen Ziele und Maßnahmen verwiesen.</p> <p>Den einzelnen Anregungen wird nicht gefolgt. Zu inhaltlichen Anmerkungen ist nachfolgend jeweils spezifisch die entsprechende fachliche Einordnung gegenübergestellt.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
		Seite 12 von 21
<p>systembedingt durch die vom Bund/Länder unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen definierten Übertragung der Eigenverantwortlichkeit auf die Gemeinden solche Lärmaktionspläne zu erstellen und nicht einer mangelnden Qualität der Arbeit des Planungsbüros oder des Auftraggebers der Gemeinde nachweisbar schuldhaft anzulasten, deren beider Interessen ja per se empirisch als gegeben erachtet werden kann, erst recht sich dieser gerade allerorts so leicht umsetzbaren und populären Maßnahmen zu bedienen. Dennoch zielt die vermeintlich stattgefundene Abwägung eindeutig darauf hin, ein weiteres Ermessen der Straßenverkehrsbehörden als Entscheidungsträger und damit deren Entscheidungshoheit auszuhebeln (vgl. 2.3.6)</p> <p>Viele als Fakten dargestellte und als so «deutlich» betonte Tatbestände, wie z.B. Anzahl an Betroffenen, Verkehrsvolumen, detaillierte örtliche Begebenheiten können rein kapazitätsbedingt ja gar nicht mehr von den nachgelagerten Entscheidungsträgern nachgeprüft werden. Daher werden aller Wahrscheinlichkeit nach lediglich noch die in den Rahmenbedingungen geforderten Abwägungskriterien auf deren prinzipielle Erwähnung und Würdigung in einem Lärmaktionsplan überprüft. Denn inhaltlich folgen letztendlich wohl alle Lärmaktionspläne demselben Muster und bedienen sich allgemeinen auf Basis von Großstädten wie Berlin, Frankfurt etc. gewonnenen Erkenntnissen und benutzen diese 1:1 in ihren Argumentationsketten und den daraus resultierenden vorgeschlagenen Maßnahmen. Unter dieser Annahme meinerseits, die ja nur schwer beweisbar ist, wären bundesweit und auch in anderen Ländern auf diese Weise gewürdigten Lärmaktionspläne reine Makulatur und damit Steuerverschwendung und es wäre einfacher und günstiger generell überall im Bereich von Wohngebieten die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, da dies ja meist die einzig finanzierbare Maßnahme darstellt.</p> <p>Infolgedessen komme ich nicht umhin auch folgende Kritik an der zu Grunde gelegten Datenbasis zu üben bzw. diese zu hinterfragen, um meinen später genannten Gegenvorschlägen entsprechend Nachdruck zu verleihen.</p> <p>Die Verkehrsmengen wurden von 2015 auf 2019 hochgerechnet: erstens sind entgegen der Behauptung im Rahmen des Vortrages 2019 nicht die aktuellsten Zahlen, denn es gibt es bereits veröffentlichte 2020 Werte. https://www.svz-bw.de/verkehrszaehlung/verkehrsmonitoring/ergebnisse</p> <p>Zum anderen gingen die Verkehrsmengen auf den relevanten Landstraße L134 sowie Kreisstraßen 6354, 6327 seit 2015 kontinuierlich zurück, (s. Anlage)</p>		<p>Diesem Punkt kann nicht zugestimmt werden. Es gilt auch bei Maßnahmen, die gegenüber der zuständigen Verkehrsbehörde eine Bindungswirkung entfalten, dass diese nur dann durch die Behörde umzusetzen sind, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen einer Gefahrenlage gegeben sind und die Maßnahme ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde.</p> <p>Diesem Punkt wird nicht zugestimmt. Die Basis von Lärmaktionsplänen sind unter anderem die Verkehrsmengen auf den zu untersuchenden Straßen, welche je nach Kommune sehr unterschiedlich sein können. Bei kleineren Ortschaften kann nicht pauschal von geringen Lärmproblemen ausgegangen werden. Gerade im Umfeld von Ortsdurchfahrten bestehen oftmals sehr hohe Lärmbelastungen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich immer auf die örtlichen Gegebenheiten, wie z. B. den Abstand der Straße zu den Gebäuden. Bei der notwendigen Abwägung der untersuchten Maßnahmen werden zudem weitere Aspekte wie z. B. die Anzahl der betroffenen Einwohner, die Verhältnismäßigkeit des Eingriffs in die Funktion der Straße, die Kosten usw. betrachtet.</p> <p>Die Verkehrsmengen wurden dem Verkehrsmodell von 2015 entnommen und fortgeschrieben. Dabei wurde die Entwicklung der Verkehrsmengen mithilfe der Werte aus dem Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale BW von 2015 bis 2019 berücksichtigt. Eine Fortschreibung bis zum Jahr 2020 wäre nicht sinnvoll, da ein pandemiebedingter Rückgang der Verkehrsmengen zu verzeichnen war und die Zahlen 2020 somit nicht repräsentativ sind.</p> <p>Wenn man das Jahr 2020 pandemiebedingt ausklammert, so zeigt sich in der Entwicklung vom Jahr 2015 zum Jahr 2019 je nach Zählstelle entweder eine leichte Zunahme oder eine leichte Abnahme der Verkehrsmenge (jeweils ca. 5%).</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 13 von 21
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Bitte um Offenlegung zu Grunde gelegten Messpunkte/Jahr der Basisvolumen sowie der Herleitung der Hochrechnung.</p> <p>Die an den Straßen angrenzenden und primär betroffenen Gebäude scheinen die Anzahl der eingetragenen Bewohner teilweise nicht zu stimmen, sowie veraltet zu sein.</p> <p>Mir zufällig aufgefallene Beispiele sind:</p> <p>Karl-Friedrich Böhringer Str. 23: 5 statt 2 Bewohner Lörracher Str. 24: Nebengebäude statt Wohngebäude mit Einwohner (wohlgemerkt ein hochwertiger Neubau eines seit Kindheit hier an der Straße Wohnhaften Bürgers) Mösclin Areal: ca. 21 betroffenen Einwohner (aktuell noch unbenutztes Wohnhaus mit Viehstall) - Alte Ziegelei Areal Nr. 13, 17, 19 noch nicht bebaut.</p> <p>Die Aussage während des Vortrages hieß doch, dass in Zukunft gerichtete Ereignisse und Einwohnerzahlen nicht berücksichtigt werden dürfen. Meine Nachfrage, während der WebEx Präsentation wurde damit begründet, dass die Volumen an Betroffenen bzw. in den Immobilien eingetragenen Anzahl Einwohnern von der LUBW in 2017 veröffentlichten Zahlen aus 2015 stammen und diese nicht Objektgenau sondern nur nach Bereichen anhand der Wohnflächen der Objekte verteilt wurden. Dieses Vorgehen kann ich mir aus Vereinfachungsgründen in einer Großstadt entlang einer Straße mit ganzen Häuserblocks als noch akzeptabel erachten, nicht jedoch bei ca. 100 meist Einfamilienhäusern die direkt den Grenzwertüberschreitenden Verkehrslärm ausgesetzt sind.</p> <p>Ein Gebiet umfasst aber zwangsläufig auch dahinterstehende Gebäude in zweiter Reihe, für welche gern, der Lärmkartierung die Pegel nicht mehr überschritten werden. Darüber hinaus gehe ich davon aus, dass auch die Anwohner Rehweg, Hasenweg, oberer Teil der Karl-Friedrich Böhringer Straße ebenfalls zu den Betroffenen gezählt wurden, die primär von der Lärmquelle K6354 nach dem südlichen Ortsausgang bergwärts zur A98 bzw. von dorthier kommend resultieren und somit gar nicht von einer zur Diskussion stehenden Maßnahme profitieren könnten (trotz Begründung gern. 6.2.1).</p> <p>Man kann m.e. daher nicht wir mir am 17.03. entgegengehalten wurde davon ausgehen, dass keine nennenswerten Änderungen an den Betroffenenzahlen zu</p>	<p>Leichte Schwankungen bei den Verkehrsmengen und Einwohnerzahlen ändern nur sehr wenig an den grundsätzlichen Aussagen bzw. Empfehlungen. Beispielsweise führt eine Erhöhung/Abnahme der Verkehrsmengen um 10% lediglich zu einer Steigerung/Minderung der Beurteilungspegel um 0,4 dB(A). Zudem ist nicht davon auszugehen, dass sich seit dem Jahr 2015 eine relevante Abnahme der Einwohnerzahlen in Rümmingen insgesamt bzw. speziell im Umfeld der Ortsdurchfahrten ergeben hat. Hierzu liegen der Gemeinde keine Hinweise vor.</p> <p>Dies gilt für Einzelfälle und ist für die Gesamtbetrachtung vernachlässigbar.</p> <p>Das aufgeführte Beispiel zeigt sehr gut, dass es natürlich nicht nur einzelne Abweichungen der Einwohnerzahlen in den Gebäuden nach unten, sondern auch nach oben gibt. Damit gibt es einen gewissen Ausgleich über die Gesamtbetrachtung der Gebäude. Die Einwohnerdatengrundlage ist somit für die gegebenen Fragestellungen völlig ausreichend.</p> <p>Es gilt weiterhin die Aussage, dass in Lärmaktionsplänen Bestandssituationen zu betrachten sind. Die prognostizierten Einwohnerzahlen im Bereich des Mösclin Areals (Schallbacher Straße) und im Bereich Alte Ziegelei wurden im Lärmaktionsplan aufgenommen, um eine bereits absehbare Erhöhung der Einwohnerzahlen nicht erst in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung in ca. fünf Jahren zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Umlegung der Einwohnerzahlen auf die Wohnhäuser werden die Flächengrößen und die Stockwerkszahlen der Gebäude berücksichtigt. Dies stellt somit im Regelfall, auch für Orte wie Rümmingen, eine ausreichend genaue Methode dar.</p>
--	---

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>erwarten wären, würde man die tatsächlichen Einwohnerzahlen pro relevanter Immobilie ansetzen. Gem. diesem Artikel haben Verbrennungsmotoren angeblich zwischen 50 und 90 km/h ihr Effizienz-Optimum. https://gegen-tempo-30.de/umweltsuende-tempo-30 daher auch die Frage: Welche Analyse stimmt denn nun, betr. erhöhten Schadstoffausstoß bei 30 km/h vs 50 km/h. (Aufwirbelungsfeinstaub mal außer Acht gelassen) Vermutlich unterschiedliche Ergebnisse des Umweltbundesamtes vs. ADAC. Wenn man die vielen Quellen im Netz sowie die rhetorische Verargumentation des Umweltbundesamtes genau liest, basieren die vermeintlichen niedrigeren Emissionswerte bei 30 km/h stets ausschließlich unter der Prämisse einer Verstetigung des Verkehrs auf Basis der Studie von Großstädten wie Berlin, Stuttgart etc. Die im Ergebnis zu Grunde gelegte prognostizierte Verstetigung des Verkehrs basiert m.e. auf der Studie des Umweltbundesamtes oder ähnlichen Quellen. Im Falle einer Großstadt mit vielen nicht bedarfsgeschalteten Ampeln, und einmündendem Querverkehr mit jeweils entsprechend hohen einfahrenden Volumen mag eine Verstetigung realistisch, jedoch wohl kaum in einem Dorf wie unseres. Dazu ist das Volumenpotential der einmündenden Anwohner in den Hauptverkehrsfluss der Land- und Kreisstraße viel zu gering, als dass diese Volumen einer Verstetigung realistisch entgegensteht, erst recht nicht gern, der gelenden Vorfahrt der Land- und Kreisstraße. Unsere beiden bedarfsgesteuerten Fußgängerampeln und 1 Zebrastreifen können wohl ebenfalls nicht messbar die theoretische Begründung einer Verstetigung herangezogen werden. Auch der primäre Verkehrsknotenpunkt Kreuzung L134- K6354 im Dorfkern, welcher einer Verstetigung bis zum Stau während der Stoßzeiten entgegenwirkt, lässt sich wohl kaum mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung verbessern oder gar begründen. Einzig eine reduzierte Geschwindigkeit der L134 von Binzen Richtung Wittlingen Fahrendem Verkehr könnte es dem kreuzenden Verkehr der K6354 erleichtern die Stoppstrasse zu Kreuzen. Eine wie unterstellte möglichen negative Auswirkung im Falle von unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten der L134 vs. K6354 kann ich beim besten Willen nicht erkennen (vgl. 6.2.2).</p> <p>Ein m.e. gewichtiges Argument gegen die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist, daß dann ein sicheres Überholen zumindest des stetig schnell zunehmenden Fahrrad-Pedelverkehrs auf sichere Weise nicht mehr möglich sein wird, da die Differenzgeschwindigkeit von 30 km/h vs. 20-25 km/h zu gering ist um somit unter Einhaltung sämtlicher Abstandsregeln der für einen Überholvorgang an keiner Stelle im Ort ausreichend weit überblickt werden kann. Bei einer Innerorts geboten Abstandsregel von 1 Sekunde und einer Differenzgeschwindigkeit von 5 km/h ergäbe sich ein Überholweg von ca. 140 Metern. Hinzu kommt noch der Weg, bis die Entscheidung zum Überholen</p>	<p>Es gilt die Aussage, dass durch ein geringeres Geschwindigkeitsniveau ein stetigerer Verkehrsfluss erzielt werden kann, d. h. aber somit auch, dass dies nicht zwingend in jedem Fall eintritt. Es gibt keine Hinweise, dass ein stetigerer Verkehrsfluss bei Tempo 30 statt 50 in der Gemeinde Rümmingen grundsätzlich nicht erreichbar ist. Auch auf der Ortsdurchfahrt Rümmingens entstehen Störungen z. B. durch ein- und ausparkende Fahrzeuge. Bei einem geringeren Geschwindigkeitsniveau entstehen durch diese Art von Störungen geringere Geschwindigkeitsdifferenzen und somit weniger intensive Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Dieser Effekt führt in der Tendenz zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Dennoch kann nicht für alle Bereiche der Ortsdurchfahrten in Rümmingen mit Sicherheit eine Verstetigung des Verkehrsflusses bestätigt werden. Aber auch bei einer punktuellen leichten Verschlechterung des Verkehrsflusses, ist allenfalls mit einer geringfügigen Verschlechterung der Luftschadstoffsituation zu rechnen. Auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner im Verhältnis zu den erzielbaren, gut wahrnehmbaren Verbesserungen der Lärmsituation wird dies als hinnehmbar angesehen. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass in der klaren Mehrheit der untersuchten Fälle ein Rückgang der Luftschadstoffe bei Tempo 30 zu verzeichnen war.</p> <p>Der ADAC ist ein Club, der die Interessen der Fahrer von Kraftfahrzeugen vertritt. Somit ist die Objektivität des ADAC anders zu bewerten als die des Umweltbundesamtes als eine Behörde der Bundesrepublik Deutschland.</p> <p>In Zeiten sehr hohen Verkehrsaufkommens, also im Wesentlichen zur morgendlichen und nachmittäglichen Spitze, kommen die positiven Effekte einer Geschwindigkeitsbeschränkung selbstverständlich nicht voll zur Geltung. Zu allen anderen Tageszeiten, insbesondere nachts, entfaltet sich jedoch die Wirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>In solchen Fällen ist von einem Überholen abzusehen. Hier ist die Aussage in der Straßenverkehrsordnung ganz deutlich: „Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.“</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 15 von 21
	<p>getroffen wurde sowie der Beschleunigungsvorgang an sich sowie etwaiger Abstand des einem entgegenkommenden Kraftfahrers, der ebenfalls bei 30 km/h 8,33m/Sek. zurücklegt. Das ist ohne Kurvenkrümmung, Strassenhöhenunterschieden weder von auf der L134 Dorfkern -Wittlingen noch auf der K6354 Dorfkernkreuzung bis Südlicher Ortsausgang zur Luke überblickbar. Defacto käme das dann einer Geschwindigkeitsreduzierung einer Land- und Kreisstrasse auf 20-25 km/h im Falle von Radverkehr gleich, was m.e. definitiv inakzeptabel ist.</p> <p>Auch käme es einer generellen Gefährdungssteigerung des Radverkehrs gleich zusätzlich zur neuen vom Kreis initiierten Radwegkreuzung, die bisher kaum benutzt wird. Mir sind nur ein Pärchen von insgesamt 7 Radfahrern aufgefallen die sie angenommen bzw. korrekt benutzt hatten.</p> <p>Das Argument, daß eine geringere Höchstgeschwindigkeit die Sicherheit erhöht ist zwar theoretisch empirisch gegeben, aber auch nur dann meist nachweisbar oder begründbar im Falle von Unfallschwerpunkten, welche mir im Dorf nicht bekannt sind. Gern. o.g. Überholproblematik schafft man geradezu das Potential und die damit einhergehende Billigung auf Kosten des Kraftverkehrs die Geschwindigkeitslimits oder Sicherheitsabstände nicht einzuhalten. Das kann und darf ja wohl nicht im Sinne der Allgemeinheit sein, die ebenfalls ein Schutzbedürfnis genießt.</p> <p>Auch halte ich in dem Zusammenhang die Argumentation der Studie, daß aktuell das Ausnutzen der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als nicht gegeben, hingegen eine nach der Einführung von 30 km/h ergebende Mittlere Geschwindigkeit (die dann über 30 km/h) liegt als ein Billigendes in Kaufnahmen und gar provozieren der Nichteinhaltung von Regeln und Gesetzen. Dies hat fast schon sowas wie Beihilfe zu einer Ordnungswidrigkeit oder bei massiver Überschreitung einem Straftatbestand zum eigenen Vorteil an sich. Darüber hinaus darf man nicht vergessen, dass wir, wie auch Wittlingen oder Eimeldingen keine Möglichkeit der Umfahrung wie z.B. Binzen durch die A98 hat.</p> <p>Man darf bei allem Bestreben es allen und jedem recht machen zu wollen nicht überall und zunehmend immer sämtliche anderen Interessen und Verantwortungen derart außer Acht lassen. Bei allem Verständnis, wir schaffen es auch in unserer eigenen kleinen Gemeinde nicht und teilweise noch nicht einmal von Elternteilen mit Kindern wenn's dem Individuum gerade mal pressiert die 30 km/h im Ort einzuhalten.</p>	<p>Diese Aussage wäre nur dann zutreffend, wenn permanenter Radverkehr auf den Ortsdurchfahrten in Rümmingen vorliegen würde. Das ist bei Weitem nicht der Fall. Die Gemeinde Rümmingen würde jedoch eine zunehmende Verlagerung auf das Fahrrad sehr begrüßen. Dies hätte eine Abnahme des Kfz-Verkehrs zur Folge und somit eine Abnahme der Lärmbelastungen.</p> <p>Für den Radverkehr sind die Auswirkungen durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit als grundsätzlich positiv einzuschätzen. Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist bei Tempo 30 besser als bei Tempo 50, da die Geschwindigkeitsunterschiede sich annähern. Zudem ist das Risiko von Unfällen bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer. Die Unfallschwere nimmt zudem bei geringeren Geschwindigkeiten tendenziell ab.</p> <p>Die Gemeinde wird nicht auf eine verkehrsrechtliche Beschränkung zum Schutz der Anwohner verzichten mit dem Argument, dass einige Verkehrsteilnehmer sich verkehrswidrig verhalten werden. Hier gilt die grundsätzliche Aussage, dass die Verkehrsteilnehmer sich regelkonform im Straßenverkehr zu verhalten haben. Im Einzelfall ist dies durch die Polizei und die Verkehrsbehörde durchzusetzen.</p> <p>In der Realität ist es so, dass die Durchschnittsgeschwindigkeiten oftmals über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Dies ist zunächst eine Darstellung der Tatsachen und eine Billigung dieses Verhaltens wurde zu keinem Zeitpunkt geäußert. Der Vorwurf einer Beihilfe einer Ordnungswidrigkeit oder einer Straftat ist in diesem Zusammenhang völlig unangebracht und wird zurückgewiesen. Verkehrsteilnehmer haben sich regelkonform zu verhalten. Das Gegenteil der geäußerten Vorwürfe ist der Fall: Die Gemeinde wirkt auf eine Erhöhung der Geschwindigkeitskontrollen durch die Verkehrsbehörde hin. Die bereits vorhandenen stationären Anlagen und Geschwindigkeitsanzeigen stellen weiterhin einen Beitrag zur Einhaltung der Geschwindigkeiten dar.</p> <p>Im Rahmen der Untersuchung der Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgte eine Abwägung mit den Interessen der Verkehrsteilnehmer. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Nachteil für die motorisierten Verkehrsteilnehmer in einer Erhöhung der Reisezeiten liegt, die zudem vergleichsweise gering ist. Dieser Eingriff in die Reisezeit ist dieser Eingriff auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner hinnehmbar im Vergleich zu einer teils über Jahre einwirkenden</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 16 von 21
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Auch sind wir alle im Durchschnitt nicht besser als jeder andere. Daher würde wohl auch kaum einer der stark betroffenen, die sich ggf. an meinen Einwänden echauffieren an irgendeinem anderen Ort freiwillig den Anwohnern zu liebe und aus Rücksicht langsamer fahren.</p> <p>Auch fehlen mir die Deutlichmachung der Angaben sämtlicher verlängerten Gesamt-Durchfahrzeiten die doch ebenfalls geschickt nur durch Ausweis von Teilstrecken beschönigt wurden, liegen diese dann doch in Summe deutlich über dem allgemein als akzeptabel empfundenen Grenzwert von 30 Sekunden. Daher fordere ich zumindest die deutliche Ausweisung der verlängerten Durchfahrzeiten über die gesamten Durchfahrtrouten, - selbstverständlich vorbehaltlich Ihrer rechnerischen Nachprüfung wie folgt:</p> <p>Annahme: L134 Binzen-Wittlingen 580 Meter wurden bis zur Kreuzung Dorfmitte mit je % d.h. 290 Metern angenommen. theoretisch verlängerte Durchfahrzeiten (ohne zusätzliche Zeit für Beschleunigung nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Werte in Sekunden</th> <th style="text-align: center;">30 km/h</th> <th style="text-align: center;">40 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lörrach nach Schallbach</td> <td style="text-align: center;">40.32</td> <td style="text-align: center;">15.12</td> </tr> <tr> <td>Lörrach nach Wittlingen</td> <td style="text-align: center;">51.96</td> <td style="text-align: center;">20.46</td> </tr> <tr> <td>Lörrach nach Binzen</td> <td style="text-align: center;">50.4</td> <td style="text-align: center;">18.9</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Binzen Nach Wittlingen</td> <td style="text-align: center;">29.4</td> <td style="text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td>Schallbach nach Binzen</td> <td style="text-align: center;">17.76</td> <td style="text-align: center;">6.66</td> </tr> <tr> <td>Schallbach nach Wittlingen</td> <td style="text-align: center;">19.32</td> <td style="text-align: center;">8.22</td> </tr> </tbody> </table> <p>Alternativ-Vorschlag: Tempo 40 km/h mit Zusatz «Lärmschutz» und Priorisierung Reparatur Asphaltdeckschichten (ggf. auch Punktuell) mit Fokus auf Schächte, Einläufe etc., sowie Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung jeweils bis bzw. ab dem Ortseingangsschild L134 von Binzen bzw. K6327 von Schallbach</p> <p>Eine generelle Sensibilisierung des Kraftverkehrs, gleichzeitiger Akzeptanz, unter Wahrung sämtlicher Interessen aller Beteiligten, seien es Anwohner, Radverkehr, Pendlerverkehr, halte ich alternative eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h mit dem Zusatz «Lärmschutz» als weitaus zielführender und vertretbar.</p> <p>Dass es mit der Akzeptanz als auch der Einhaltung von 30 km/h durchaus nicht leicht ist, insbesondere wenn man die Notwendigkeit intuitiv als nicht mehr gegeben erkennt. Das zeigen m.e. auch die bereits mehrfach stattgefundenen Geschwindigkeitskontrollen in Binzen, - Ortsausgang Richtung Luke, wie jüngst am 03. März. wiederum auffallend, daß man das stets Gewinnbringend kurz vor Ortsausgang macht und nicht an den risikoschwerpunkten und Engstellen innerorts Metzgerei, Bäckerei, Friseur, Bank, Apotheke etc. - fragt sich wie immer worum es denn wirklich geht.</p>	Werte in Sekunden	30 km/h	40 km/h	Lörrach nach Schallbach	40.32	15.12	Lörrach nach Wittlingen	51.96	20.46	Lörrach nach Binzen	50.4	18.9				Binzen Nach Wittlingen	29.4	12	Schallbach nach Binzen	17.76	6.66	Schallbach nach Wittlingen	19.32	8.22	<p>hohen, Lärmbelastung, mit zum Teil potentiellen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner.</p> <p>Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in Rümmingen hat Quelle bzw. Ziel in Rümmingen selbst. Dieser durchfährt nie den gesamten Ort. Der verbleibende Verkehr ist weitgehend der Durchgangsverkehr, der Binnenverkehr ist gering. Die Erhöhung der Reisezeit bei einer Gesamtdurchfahrt der Wittlinger und Binzener Straße ist im Bericht bereits angegeben. Hier wären lediglich 2 Sekunden hinzuzurechnen, wenn auch die Beschränkung auf Tempo 50 im nördlichen Bereich der Wittlinger Straße umgesetzt wird. Die Route Binzener und Lörracher Straße ist nicht sinnvoll und die Reisezeiterhöhung für diese Durchfahrt wird deshalb nicht ausgegeben. Die Reisezeiterhöhung bei der Gesamtdurchfahrt über die Wittlinger und Lörracher Straße beträgt 51 Sekunden. Diese Information wird im Bericht ergänzt. Diese Information führt zu keinen abweichenden Aussagen bzgl. der Abwägung und der Empfehlung von Maßnahmen. Reisezeiterhöhungen durch Gesamtdurchfahrten des Ortes über die Schallbacher Straße werden nicht näher betrachtet, da die Beschränkung in der Schallbacher Straße lediglich zu einer Reisezeiterhöhung von 4 Sekunden führt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Variante mit Tempo 40 kann in bestimmten Situationen einen</p>
Werte in Sekunden	30 km/h	40 km/h																							
Lörrach nach Schallbach	40.32	15.12																							
Lörrach nach Wittlingen	51.96	20.46																							
Lörrach nach Binzen	50.4	18.9																							
Binzen Nach Wittlingen	29.4	12																							
Schallbach nach Binzen	17.76	6.66																							
Schallbach nach Wittlingen	19.32	8.22																							

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 17 von 21
	<p>Aus diesen Überlegungen heraus halte ich meinen Vorschlag «Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h mit dem Zusatz «Lärmschutz» für Gewinnbringend für alle, denn Selbstkasteiung in Form einer 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung kommt bei derart drastisch verlängerten Durchfahrzeiten einer Verkehrslähmung gleich und erscheint mir als kein ein nachhaltiges und damit probates Mittel.</p> <p>Auch würde sich eine m.e. unfaire Ungleichbehandlung des gleichen Lärmschutzbedürfnisses der Anwohner L143 Binzener Str. 13 bis Ortsausgang, sowie K6327 Schallbacher Str. nach Bahngleisen bis Ortsausgang bei einer weiteren Durchfahrzeitverlängerung von geschätzten 160 Metern ca. 2.9 Sek sowie ca. 175 Metern 3.1 Sek. erübrigen, da man dann noch immer weit unter den allgemein als akzeptabel erachteten 30 Sekunden Fahrzeitverlängerung läge.</p> <ul style="list-style-type: none">- De Facto, kaum Verlangsamung der vermeintlich angenommen mittleren Geschwindigkeit gegenüber 50 km/h, kaum verlängerte Durchfahrzeiten bei 40 km/h- Sensibilisierung, und Akzeptanz des Verkehrs diese Höchstgeschwindigkeit nicht zu übertreten und daraus resultierenden verminderten Ausreisser von Geschwindigkeitsspitzen und somit ebenfalls erreichbare Lärmreduzierung- durch die bei 40 gegenüber 30 km/h weitaus höhere Akzeptanz wird die zu mittlere Geschwindigkeit und die Lärmreduzierung faktisch nur unwesentlich abweichen, und das vielleicht auch ohne Geschwindigkeitskontrollen- Fahrzeitverlängerung bei 40 km/h von +25% bzw. +% gegenüber 30 km/h von +66.67% bzw. +2/3- Erhöhung der Sicherheit bei Überholvorgängen Radverkehr <p>Auch scheint mir die errechnete Lärmreduzierung von - 2,4 db/A zu gering, als dass die von den Betroffenen Anwohnern nach einer Gewöhnungszeit von wenigen Wochen noch ehrlich wahrgenommen werden würde. Ich gehe davon aus, dass die Berechnung nicht wie angenommen auf einer bereits jetzt mittleren d.h. also niedrigeren Geschwindigkeit als 50 km/h berechnet wurde sondern tatsächlich aus der errechneten Differenz zwischen 50 vs 30 km/h resultiert (wurde mir am 17.03. so bestätigt). Somit könnte auch diese Reduktion der Lautstärke nur unwahrscheinlich tatsächlich realisiert werden, da sich bei 30 km/h die Mittlere Geschwindigkeit wie vielfach zu lesen ist zunächst bei 38 - 36 und erst nach vielen Monaten angeblich bei ca. 34 km/h einpendelt.</p> <p>Generell fällt auf, dass die Kanal- und Oberflächenwassereinflüsse (u.a. Strassenablauf, Einlaufgitter, Gully, Sinkkasten, Hydranten, Wasserabsperrschieber) oft vom Verkehr positionsbedingt in der Fahrspur liegend</p>	<p>sinnvollen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen darstellen. Bei den oftmals sehr hohen Lärmbelastungen an den Wohngebäuden in Rümmingen wird die Variante Tempo 40 hier jedoch nicht empfohlen. Die notwendige Lärminderung ist bei der Variante Tempo 30 höher als bei Tempo 40 und deshalb hier die empfohlene Maßnahme. Wie oben bereits beschrieben, wird auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner die Reisezeitverlängerungen auch bei Tempo 30 noch als hinnehmbar angesehen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Auch wenn der Wert von 30 Sekunden nicht überschritten wäre, so würde dies allein noch nicht für eine Begründung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ausreichen bzw. ist die Überschreitung dieses Wertes kein Ausschlusskriterium, sondern stellt einen Abwägungsbelang dar. Die rechtlichen Hürden zur Anordnung solch einer Maßnahme sind hoch und jede Maßnahme muss im Einzelfall rechtssicher abgewogen werden. Hierbei gehen dann auch Aspekte wie die Höhe der Lärmpegel und die Anzahl der betroffenen Einwohner ein. Die Höhe der Lärmpegel und die Anzahl der betroffenen Einwohner sind in den angesprochenen Abschnitten deutlich geringer als in den Bereichen mit den angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies liegt zum Teil an den Abständen der Gebäude zu den Straßen, einer einseitigen Wohnbebauung und Zwischenbereichen ohne jegliche Wohnbebauung. Im Bereich der Schallbacher Straße westlich der Bahnstrecke werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, deren Überschreitung eine Grundvoraussetzung für die Anordnung einer Beschränkung aus Lärmschutzgründen darstellt, gar nicht überschritten. Als Ergebnis der Abwägung, sollen die Maßnahmen nicht auf die genannten Abschnitte ausgeweitet werden.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Es ist jedoch leider davon auszugehen, dass die heutige Durchschnittsgeschwindigkeit über den zulässigen 50 km/h liegt. Somit wäre der genannte Lärminderungseffekt von 2,4 dB(A) durch Tempo 30 in etwa gegeben, auch wenn zukünftig die Tempo 30 nicht durchweg eingehalten wird und sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 30 km/h einstellt.</p> <p>Hinweise auf Störstellen werden an den zuständigen Straßenbaulastträger weitergegeben mit dem Ziel, dass Geräuschspitzen gemindert werden, z. B. durch</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>überfahren werden müssen. Da diese oft nicht plan mit der Straße sondern tiefer sind erzeugt jede Überfah- rung durch diesen «Schlaglocheffekt» sehr deutliche Lärmspitzen. Daher die Frage bzw. Anregung den As- phalt durch Abschleifen entsprechend anzugleichen oder die Einläufe in der Höhe zu korrigieren. Apropos, was bedeuten die mit einem Neongelb markierten X markierten Hydranten / Wasserschieber? Sind deren Lärmerzeu- gung bereits im Fokus diese zu sanieren?</p> <p>Auch stellt sich m.e. die Frage wer im Zuge einer Um- setzung der Ortsumfahrung die Unterhaltungspflicht der teilweise höchst maroden Fahrbahndecke der K6354 zu tragen hat. Auch wenn dann ggf. 30 km/h auch auf der Lörracher Str. Einzug erhalten würde, wären die Lärm- spitzen durch die Schlaglöcher und abgesenkten Kanal, Schacht, Hydrant und Absperrschiebern noch immer der Hauptverursacher für Lärm, auch wenn dann aller- dings nur noch durch den eigenen Anwohnerverkehr.</p> <p>Ich würde es begrüßen, wenn sich die Gemeinderäte sowie die beratenden Planer des Planungsbüros Fichtner als Selbstexperiment in einer Randzeit alle Ortsdurchfahrten mit exakt 30 km/h, und direkt an- schließend mit 40 km/h erfahren würden und sich das Empfinden als Pendlerverkehr mal vorzustellen. Bitte achten Sie dabei auch bewusst auf die auch im Fahr- zeug und logischer Weise auch Lärm produzierenden oft nicht vermeidbaren überfahren über die besagten Kanaldeckel etc., als Fussgänger allorts stets deutlich als Lärmspitzen in Form eines «Bum-Bum» Geräu- sches (bei z.B. zwei überfahrenden Rädern) wahr- nehmbar. Frau Meier hatte darauf hingewiesen, dass man mit dem Antrag auf eine Geschwindigkeitsbegren- zung auf 30 km/h bereits mehrfach in der Vergangen- heit gescheitert ist. Es wäre also nichts gewonnen, wenn man mit diesem Antrag wieder keinen Erfolg hätte. Ein Sprichwort sagt «Der Spatz in der Hand ist besser als der Vogel auf dem Dach» Ich bin überzeugt, dass Ihnen das Fachbüro Fichtner plausibel erklären kann, dass mit einer Beantragung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h mit dem Zusatz «Lärmschutz» und das zwingend mit Fokus auf die Reparatur der Lärmspitzen erzeugenden Schlaglöcher (z.B. Lörracher Str. Haus 36, 38, 40, Höhe Rathausgasse usw.) und Schächte im Gegensatz zu den erwartenden Mittleren Geschwindig- keiten bis 30km/h realistisch ein besseres oder zumin- dest nicht schlechteres Ergebnis erzielen wird. Von den Überlegungen und Forderungen nach einem sehr teu- ren, für die Oberflächenwasserableitenden Schachtein- leitung (Drainagierung) als problematisch beschriebe- nen Flüsterasphalt würde ich ebenfalls Abstand neh- men, da sich dessen offenporige Struktur wie innerorts zu erwarten nach bereits 1-2 Jahren derart mit Schmutz zusetzt, dass wie man liest, bereits nach kürzester Zeit dessen Wirkung nicht mehr gegeben sein soll. Stellt sich mir noch eine Frage: Wäre es möglich mit ei- nem tragbaren finanziellen Aufwand bestimmte</p>	<p>den Einsatz von Schachtdeckeln, die bei der Überfahrt weniger Geräusche verursachen.</p> <p>Hierfür ist der Straßenbauastträger zuständig. Aktuell handelt es sich hierbei um den Landkreis. Die künftige Zuständigkeit hängt von der Klassifizierung der Straße nach Umsetzung der Teilortsumfahrung ab.</p> <p>Diesem Punkt wird nicht zugestimmt. Mittlerweile gibt es lärmoptimierte Fahrbahndeckschichten, die speziell für innerörtliche Bereiche entwickelt wurden und dort Anwendung finden. Diese sind bereits vielfach erprobt und zeigen eine gute Wirkung. Die Nachteile der gerin- gen Haltbarkeit und des schnellen Zusetzens mit Schmutz, die beim Einsatz von offenporigen Fahrbahn- deckschichten in Innerortsbereichen entstehen, treten bei diesen dichten Fahrbahndeckschichten nicht auf.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 19 von 21
	<p>Einlaufschächte seitlich in den Bordstein zu versetzen sowie ggf. die Möglichkeit bestimmte direkt in der Fahrspur liegende Kanaldeckel, Absperrschieber, Hydranten, dauerhaft zu verschließen?</p> <p>Gerne freue ich mich auch eine Rückmeldung oder ebenso konstruktive Gegenkritik, denn wie eingangs erwähnt geht es mir nur um die Sache.</p>	<p>Dementsprechend werden im Bericht zum Lärmaktionsplan auch ausschließlich diese Fahrbahndeckschichten für den Einsatz in Rümmingen empfohlen (siehe Anlage 11.2).</p>	
B.2	BÜRGER/IN B		
(10.04.2022)	<p>Wir freuen uns, dass die Gemeinde Rümmingen einen Lärmaktionsplan hat aufstellen lassen und geben zu diesem gerne noch eine Stellungnahme ab. Ich war auch bei der Vorstellung des Lärmaktionsplanes durch das Ingenieurbüro Fichter im Gemeinderat anwesend. Im Folgenden möchte ich mich zu verschiedenen Themen äussern: Lärmaktionsplan < = > TOU Rümmingen Eine wichtige Information bzw. Aussage ist, dass im aktuellen Lärmaktionsplan, Stand 2022 explizit die Teilortsumfahrung Rümmingen weder als Bestandteil der Betrachtung noch als mögliche Lösung vorgeschlagen wurde. Erwähnenswert ist hier, dass der Abschnitt zwischen Kreuzung Schallbacherstrasse / Wittlinger Straße bis Ortsausgang Rümmingen Richtung Wittlingen auf Grund hoher Verkehrszahlen und der sehr nahen Bebauung am stärksten von Lärm betroffen ist. Aber gerade dieser Abschnitt bei der geplanten Teilortsumfahrung überhaupt keine Entlastung bekommt. D.h. eine teure Teilortumfahrung bringt für den am stärksten belasten Abschnitt keine Verbesserung!</p> <p>zusätzl. Sicherheit Tempo-30-Zone Was an der Gemeinderatssitzung weder durch den Gemeinderat noch das Büro Fichtner thematisiert oder aufgezeigt wurde, ist ein weiterer, aus meiner Sicht sehr wichtiger Aspekt, der für die vorgeschlagene Massnahme Tempo-30-Zone spricht. In Rümmingen wird immer wieder davon gesprochen, dass die Situation für Fussgänger und Radfahrer sehr ungünstig bis teilweise gefährlich ist, vorallem die Wege zur Schule und Kindergarten. Hauptgründe hierfür sind natürlich die teilweise nicht durchgängigen Fußgängerwege oder nicht vorhandene separate Radstreifen / Radwege. Hierbei spielt aber auch die Geschwindigkeit mit der Fahrzeuge aller Art an den Fussgänger und Radfahrern vorbei fahren eine grosse Rolle. Aus Sicht eines Fußgängers, insbesondere Kinder macht es einen großen Unterschied ob Fahrzeuge mit 50 km oder 30 km vorbei fahren. Wir finden es wichtig, dass bei einer Diskussion über Massnahmen zur Reduzierung von Lärm auch die anderen wichtigen Themen in Rümmingen zur Mobilität ausreichend beleuchtet werden.</p>	<p>Eine vollständige bauliche Umsetzung der Teilortsumfahrung wird lediglich langfristig möglich sein, daher ist eine kurz- bis mittelfristige Entlastung der Einwohner anzustreben. Aus diesem Grund wurde die Teilortsumfahrung nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht entsprechend auch für den genannten Abschnitt Maßnahmen vor. Die Planungen der Teilortsumfahrung können nicht über den Lärmaktionsplan gesteuert werden.</p> <p>In Kapitel 6.2.5 des Erläuterungsberichts wird bereits auf die positiven Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern eingegangen. Dies ging als positiver Aspekt in die Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ein.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 20 von 21
	<p>Bereich der Tempo-30-Zone Aus Reihen des Gemeinderates wurde die Frage gestellt, warum der Beginn der Tempo-30-Zone auf der Binzenerstraße (L 134) erst beim Haus Nr. 13 erfolgt und nicht bereits ab dem Ortschild, welches sich vor der Einmündung der Hermann-Scherer-Straße befindet. Ich finde diese Frage berechtigt und möchte diese ebenfalls aufgreifen. Da in diesem Abschnitt, insbesondere in Fahrtrichtung Binzen nach der automatischen Geschwindigkeitsmessung gefühlt die Fahrzeuge wieder beschleunigen bzw. aus Richtung Binzen kommend erst ab der automatischen Geschwindigkeitsmessung auf die geltenden 50km abbremsen, hätte die Erweiterung der Tempo-30-Zone dort auch einen zusätzliche sicherheitsrelevanten Aspekt. Daher wünschen wir uns eine Prüfung der Erweiterung der Tempo-30-Zone bis zum Ortsschild aus Richtung Binzen kommend.</p> <p>Wir hoffen, dass die Gemeinde Rümmingen und der Landkreis Lörrach aus den Ergebnissen und Maßnahmenvorschlägen des Lärmaktionsplanes die richtigen Schlüsse ziehen und die Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und den Einbau von lärm-mindernden Belägen im Zuge einer Straßenbausanierung der Lörracher Straße zügig umsetzt. Im Zuge einer Straßensanierung würde sich dann auch die Erstellung und Sanierung von durchgängigen beidseitigen Fußwegen anbieten. Über eine Rückmeldung zu unserer Frage bzgl. Ausweitung der Tempo-30-Zone auf der L134 und zu unseren Stellungnahmen würden wir uns sehr freuen.</p>	<p>Südlich der Binzener Straße 13 liegt nur lückenhafte und einseitige Bebauung vor, so dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtlich kaum begründbar ist.</p> <p>Die Unterstützung der angestrebten Maßnahmen wird begrüßt.</p> <p>Die Behandlung des Themas von durchgängigen beidseitigen Fußwegen im genannten Abschnitt kann im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht abgearbeitet werden. Aus Sicht der Gemeinde ist der Bau fehlender Gehwege wichtig. Dies wird u. a. auch bei der Projektierung der nachhaltigen Mobilität mit betrachtet. Bei der Umsetzung der Teilortsumfahrung würde sich hier ein Potential zur Verbreiterung der Gehwege ergeben. Die Anregung der Verbreiterung der Gehwege wird an den zuständigen Straßenbaulastträger weitergegeben.</p>	
<p>B.3 BÜRGER/IN C (13.04.2022)</p>			
<p>Gerne möchten wir uns zum Thema neuer Lärmschutzplan äußern:</p> <p>Die Lärmbelästigung ist bei uns an der Kreuzung (Schallbacher Straße) zunehmend ein Problem. Wir haben nun ein Baby (was eigentlich Lärm abkann) und müssen täglich abends und morgens zum Beruhigen hoch, da ihn die Autos, welche hier immer beschleunigen, trotz geschlossenem Fenster aus dem Schlaf reißen. Teilweise auch nachts. Wir würden uns sehr freuen, wenn das Vorhaben alsbald umgesetzt werden kann. An erholsamen Schlaf ist leider nicht zu denken und das trotz Neubau.</p>		<p>Die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung wird begrüßt.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 21 von 21
-----	--------------------	--------------------	-----------------

C KEINE BEDENKEN UND ANREGUNGEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

C.1	STADT LÖRRACH
C.2	IHK HOCHRHEIN-BODENSEE

Verkehrsmonitoring 2019: Amtliches Endergebnis für 1-bahnige, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg																				
Allgemeine Angaben				DTV		DTV 2019						Kennwerte 2019								
				Kfz		Kfz	SV	Mot	Pkw + PmA + Lfw	Bus + LoA	LmA + Sat	Faktoren	MSV	MSV _R	Ant. SV	M	p	L _m ⁽²⁵⁾		
Straße	E-Str.	zust. Stelle	Zählstellen-Nr. TK-Zählstelle	Region	Mo-So		Mo-So	Mo-So	Mo-So				fer	Mo-So		Tag 06-22				
					W6 (Mo-Sa)	W6	W6	W6	W6	b _{so}	W6	day 06-18								
		von		W3 (Di-Do)		W3	W3	W3	W3	W3	b _n	W6		evening 18-22						
		nach		U		U	U	U	U	U	Dauertyp		Night / night 22-06							
		S		S		S	S	S	S	S										
Anz. FS [n]	FS/OD	Ab.länge [km]		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[dB(A)]				
L 134			84638		8.471	8.299	8.081	247	3,1	129	7.705	209	38	1,02	705	398	16,0	472	3,1	65,0
	8336		8311 1200	804	8.883	8.687	8.466	284	3,4	107	8.075	239	45	0,76	694	391	16,3	508	3,2	65,4
			B3/L134 Binzen		8.955	9.077	8.755	300	3,4	99	8.356	252	48	1,08				363	1,9	63,5
			K6318/K6319/K6351 Holzen		9.200	8.794	8.612	282	3,3	138	8.192	236	46	F				66	2,4	56,3
					6.316	6.346	6.055	72	1,2	196	5.787	67	5							
	2		FS	11,3	Hochgerechnet															

Verkehrsmonitoring 2020: Amtliches Endergebnis für 1-bahnige, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg																				
Allgemeine Angaben				DTV		DTV 2020						Kennwerte 2020								
				Kfz		Kfz	SV	Mot	Pkw + PmA + Lfw	Bus + LoA	LmA + Sat	Faktoren	MSV	MSV _R	Ant. SV	M	p	L _m ⁽²⁵⁾		
Straße	E-Str.	zust. Stelle	Zählstellen-Nr. TK-Zählstelle	Region	Mo-So		Mo-So	Mo-So	Mo-So				fer	Mo-So		Tag 06-22				
					W6 (Mo-Sa)	W6	W6	W6	W6	b _{so}	W6	day 06-18								
		von		W3 (Di-Do)		W3	W3	W3	W3	W3	b _n	W6		evening 18-22						
		nach		U		U	U	U	U	U	Dauertyp		Night / night 22-06							
		S		S		S	S	S	S	S										
Anz. FS [n]	FS/OD	Ab.länge [km]		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[dB(A)]				
L 134			84638		8.299	8.081	6.650	218	3,3	128	6.304	182	36	1,00	642	363	17,7	388	3,1	64,2
	8336		8311 1200	804	8.687	8.466	7.106	254	3,6	106	6.746	211	43	0,63	638	360	18,0	418	3,2	64,5
			B3/L134 Binzen		9.077	8.755	7.413	271	3,7	102	7.040	224	47	1,03				299	1,9	62,7
			K6318/K6319/K6351 Holzen		8.794	8.612	7.140	249	3,5	144	6.747	206	43	E				54	2,4	55,4
					6.346	6.055	4.454	51	1,1	220	4.183	46	5							
	2		FS	11,3	Fortschreibung															